

Zehn Jahre Bachelorstudiengang Aviatik an der ZHAW

Die Luftfahrt-Generalisten

In den vergangenen zehn Jahren haben über 330 Studierende den Bachelorstudiengang Aviatik an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Winterthur absolviert. An der Jubiläumsfeier kam der hohe Stellenwert dieser breit abgestützten Luftfahrtausbildung zum Ausdruck.

Report von Hansjörg Bürgi

Mit rund 100 Studierenden pro Jahr habe sich das dreijährige Aviatik-Studium an der ZHAW in Winterthur in der Schweizer Luftfahrtbranche etabliert, erwähnte Martina Hirayama, Direktorin der ZHAW School of Engineering, vor der übervollen Mensa der ZHAW am 17. November. Geladen waren ehemalige und aktive Studierende, Dozenten und Vertreter der Schweizer Luftfahrtbranche. Am meisten Aufsehen erregten die beiden ZHAW-Absolventen und Militärpiloten Marcel «Arnie» Arnet und Cyrill «Hauso» Stefanini, die mit einem EC635 aus Dübendorf einschwebten und ihn mehrere Stunden direkt auf dem Technikum-Vorplatz, mitten in Winterthur, stolz präsentierten. Sie sind zwei der mittlerweile rund 100 Aviatik-Studium-Abgänger, die bei der Luftwaffe arbeiten.

Schweizweites Kompetenzzentrum

Martina Hirayama erinnerte daran, dass der erste Studiengang 2006 mit 77 Studienanfängern – darunter ein Dutzend von der Luftwaffe – über den Erwartungen gestartet sei. Die eigentliche Geburtsstunde des Winterthurer Aviatik-Studiums war die Initiative von Siemens Schweiz AG und der Horizon Swiss Flight



Aviatik-Studiengangleiter Christoph Regli.

Academy im Dezember 2003, als sie sich mit dem damaligen Direktor der ZHAW School of Engineering, Professor Martin V. Künzli, trafen. Knapp drei Jahre später startete der erste Studiengang. Die steigende Mobilität und das Wachstum der Luftfahrt stellten eine Herausforderung dar. Dabei komme einer guten Ausbildung an einem schweizweiten Kompetenzzentrum wie der ZHAW eine wichtige Rolle zu, fuhr Professorin Hirayama fort.

Der heutige Studiengangleiter Christoph Regli umschrieb das Anforderungsprofil für künftige Ingenieure der Luftfahrt: «Es braucht vor allem die Leidenschaft, Fantasie, Neugierde, Vielseitigkeit, Freude an den Menschen sowie Feuer und Herzblut für die Fliegerei.» Als Paradebeispiel für die Leistungen der Schweizer Aviatikindustrie nannte er Solar Impulse, eine Teamleistung, die keine Eigenbrötler, sondern gut ausgebildete Fachleute voraussetze: «Unsere Absolventen sind alles Aviatikgeneralisten, die lösungsorientiert denken und die Zukunft der Schweizer Luftfahrt mitgestalten und prägen.»

Gesamtzusammenhänge vermitteln

In einer von SRF-Moderator Michael Weimann geleiteten Podiumsdiskussion sprachen Christoph Regli, die beiden ehemaligen Aviatik-Studiengang-Absolventen Robin Breu (Partner bei der Beratungsfirma Aviena GmbH), Natalie Gessler (Manager Airline Affairs Flughafen Zürich AG), dann Thomas Gnägi (Chef Crew-Training der Rega), Roland Steiner (erster Studiengangleiter und heutiger BAZL-Vize-Direktor), Felix Stoffel (Chef Berufsflygerkorps der Luftwaffe) und Marcel Witzig (CEO Swiss Aviation Training) über die Aviatik-Ausbildung



An der Podiumsdiskussion beteiligten sich (von links): die ehemaligen Absolventen Robin Breu und Natalie Gessler, dann Thomas Gnägi (Rega), Roland Steiner (BAZL), Felix Stoffel (Luftwaffe) und Marcel Witzig (SAT).

von gestern, heute und morgen. Ziel der Aviatik-Ausbildung sei es, den Studierenden eben Gesamtzusammenhänge des Luftfahrtsystems zu vermitteln, so dass sie zu Generalisten würden, führte Studiengangleiter Christoph Regli einleitend aus. Die ZHAW könne den Absolventen den «aviatischen Rucksack» anziehen. Sie zu Spezialisten auszubilden sei dann Aufgabe der einzelnen Arbeitgeber, meinte Thomas Gnägi. Die ehemaligen Absolventen Natalie Gessler und Robin Breu schätzen ihren «Generalisten-Rucksack» sehr, wie sie beide betonten.

Luftwaffe verkürzt Ausbildung

«Es braucht nicht dieses Studium, um Fliegen zu können. Aber es schadet nicht», meinte Marcel Witzig, CEO von Swiss Aviation Training SAT. Die Airlines benötigen auch Piloten mit Managementenerfahrung, diese würden von einer solchen Ausbildung sehr profitieren. Ein Studium sei aber heute keine Bedingung mehr, um Pilot zu werden, fuhr Marcel Witzig fort. Rund 40 ehemalige ZHAW-Studenten fliegen heute bei Swiss.

Die Luftwaffe hat in den vergangenen Jahren all ihre angehenden Piloten drei Jahre an der ZHAW das Aviatikstudium durchlaufen lassen. Aufgrund der sehr langen Dauer einer Militärpilotenausbildung von sieben Jahren wird aber ab 2017 darauf verzichtet. Die angehenden Kampffjet- oder Heli-Piloten können aber nach ihrer fliegerischen Ausbildung auf freiwilliger Basis den Aviatik-Studiengang (oder auch ein anderes von der Luftwaffe definiertes Studium) absolvieren. «Nur um zu fliegen, braucht es kein Studium, aber später, wenn auch Militärpiloten im Rahmen von Führungsaufgaben Projekte managen, wird mehr als Stick-Work benötigt», betonte Oberst Felix Stoffel. Und nicht jeder Militärpilot möchte als Militärpilot bei der Luftwaffe pensioniert werden.

Know-How-Vorsprung

Für Roland Steiner ist der Generalist einer, der von der Pike weg das System Luftfahrt kennt. Er schätzt diese Fähigkeiten bei ehemaligen Absolventen, die heute auch im BAZL arbeiten. Zudem könne das BAZL solche Projekte, wie etwa die Neugestaltung des schweizerischen Luftraums, nicht alleine stemmen, da sei man auf die Industrie, aber auch auf die Unterstützung der Hochschulen angewiesen.

Eine Job-Garantie bietet ein Aviatik-Studium nicht. Doch für Robin Breu – der gerne Pilot geworden wäre – ist der Know-How-Vorsprung der Absolventen ein grosser Vorteil, um in der Luftfahrt-Industrie Fuss zu fassen. Für Natalie Gessler war es 2009 extrem schwie-



Fotos hjb

Die beiden ehemaligen ZHAW-Studenten Marcel Arnet und Cyrill Stefanini fliegen einen EC635 der Luftwaffe an die Jubiläumsfeier.

rig, eine Anstellung zu finden, weil das Studium damals noch nicht bekannt und der Aviatik-Arbeitsmarkt ausgetrocknet war. Christoph Regli relativierte, dass dies auch bei anderen Studiengängen gleich sei: «Man muss sich nach einem guten Abschluss auch entsprechend positionieren können, wichtige Kontakte knüpfen und sich, allenfalls aufgrund von Projektarbeiten, diversifizieren, damit man sich von anderen Studenten abheben kann.»

Marcel Witzig wünscht sich mehr ZHAW-Absolventen, die sich bei Swiss Aviation Training bewerben. Wenn er die Wahl habe, dann würde ein ZHAW-Absolvent bevorzugt, weil man da das gewisse Know-How voraussetzen könne. Ein Potenzial liege dabei sicherlich bei den Frauen, die in der ganzen Aviatik-Industrie immer noch eine kleine Minderheit darstellen, da waren sich alle einig.

Zukunft: unbemannte Luftfahrt

Für die Zukunft sieht sich Christoph Regli verpflichtet, die Entwicklung der Aviatik eng zu verfolgen, Problemstellungen als Herausforderungen anzunehmen und diese auch in den Unterricht einfließen zu lassen. Ein Potenzial sieht er dabei in der unbemannten Luftfahrt. Aber zu einem Ingenieurstudium soll beispielsweise auch Psychologie gehören, denn menschliches Leistungsvermögen sei in der Luftfahrt von extrem grosser Bedeutung. Die gesamte Mensch-Maschine-Interaktion sei auch wichtig, ebenso das «Out of the box»-Denken. Der

Dialog mit der Industrie, den Behörden und den Menschen sei enorm wichtig, um den Bekanntheitsgrad des Studienganges zu erhöhen, insbesondere eben bei den Frauen. Ein Bachelor in Aviation soll eine stabile Konstante in der Schweizer Luftfahrt sein.

Roland Steiner sieht eine Verlagerung in die Automatisierung, in die Systemintegration, auch in der Luftfahrt. Die Wichtigkeit des Einzelkämpfers werde dabei abnehmen, aber die Aufgaben würden dadurch nicht weniger spannend und Aviatik-Generalisten seien dabei sehr gefragt. «Swiss Quality» werde auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen, betonte Marcel Witzig. Für Thomas Gnägi wird das fliegerische Handwerk aufgrund der Automatisierung in Zukunft eine kleinere Rolle spielen. Leider – und da sprach er als Pilot – werde man den Piloten als erste Funktion eliminieren. Bereits heute könnte ein Flugzeug ohne Pilot über den Atlantik fliegen, aber Realität werde dies wohl erst in 20 bis 30 Jahren. Natalie Gessler ist aber überzeugt davon, dass dies nicht so lange dauern werde. Eine breite Ausbildung sei daher von entscheidender Wichtigkeit. Robin Breu befasst sich bereits mit der Luftfahrt der nächsten 30 bis 50 Jahre und will diesen Technologiewandel mit Beratung unterstützen. Es gehe darum, das «Unmögliche zu denken», Innovationen zu entwickeln und da komme der Hochschule eine wichtige Rolle zu: «Besser jetzt schon agieren, als dann später reagieren».

www.zhaw.ch