

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Hilfe, Nachwuchs gesucht!

2017 beförderten die Airlines weltweit über vier Milliarden Passagiere. Die Internationale Luftverkehrsvereinigung prognostiziert bis 2036 eine Verdoppelung. Man geht davon aus, dass die kommerzielle Luftfahrt weltweit über 600 000 zusätzliche Piloten benötigt. Während die Passagierzahlen und der Pilotenbedarf steigen, geht der Nachwuchs in der Aviatik zurück. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verzeichnet sowohl bei den ausgestellten Privatpiloten- wie auch bei den Segelflugglizenzen eine merkbliche Abnahme. Dieses Phänomen ist nicht neu, doch nun scheint es bei den Medien angekommen zu sein. Neben den Printmedien schnitt unter dem Titel «Fachkräftemangel über den Wolken» auch SRF das Thema an. Im Beitrag fordert ein Vertreter des Pilotenverbandes, dass der Beruf des Piloten attraktiver gemacht werden soll. Doch solche Forderungen lösen das Rekrutierungsproblem nicht.

Das Verkehrspilotendasein ist zwar nicht mehr das, was es einmal war, trotzdem gehört der Beruf zu denjenigen, bei denen Beruf und Berufung sehr nahe zusammenliegen (warum eigentlich gibt es keine Berufslehre als Lufttransportfachfrau/-mann EFZ?). Darum gilt es in erster Linie, bei jungen Leuten den Fliegervirus zu setzen. Denn wer mal infiziert wurde, lässt sich von der Aviatik förmlich einsaugen. Sei das später im Cockpit, bei der Flugsicherung, im allgemeinen Flugbetrieb oder einfach in der Freizeit. Dazu braucht es Emotionen, möglichst niederschweligen Kontakt mit dem Umfeld und positive Erlebnisse.

Bei diesen Aussichten frage ich mich, ob die Strategien des Bundesrats und des Regulators auf dieses Bild abgestimmt sind. Ich bezweifle es. Anstatt Hürden abzubauen, werden die Vorgaben immer höher geschraubt. Die Verdichtungsdichte nimmt zu und zahlreiche Juristen finden immer neue Regulierungslücken, die gestopft werden müssen. Leider geht dabei das Augenmass verloren. Formaljuristisch sind zwar alle abgesichert, welche Wirkung das aber auf die Attraktivität der Fliegerei hat, wird ausgeblendet. Folgeschäden interessieren nicht.

Doch Pilot wird man nicht via Beschwerdeverfahren, sondern über eine der verschiedenen Sparten der Leichtaviatik. Hier engagieren sich unzählige ehrenamtliche Personen für die Fliegerei, die sich nicht noch mit unnötigen Auflagen und Papierkram herumschlagen wollen. Wer möchte, dass die Zukunft gesichert ist, hilft mit, dem Regulierungswahnsinn Einhalt zu gebieten. So finden wir auch den nötigen Nachwuchs.

À l'aide, relève recherchée!

En 2017, les compagnies aériennes ont transporté plus de quatre milliards de passagers dans le monde. L'Association internationale du transport aérien prévoit une multiplication par deux de ce chiffre d'ici 2036. On estime que l'aviation commerciale a besoin de plus de 600 000 pilotes supplémentaires dans le monde. Alors que le nombre de passagers et la demande en pilotes augmentent, la relève régresse dans l'aviation. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) enregistre une baisse marquée tant dans les licences de pilotes privés que de planeurs. Ce phénomène n'est pas nouveau, mais il semble maintenant avoir suscité l'intérêt des médias. En plus de la presse écrite, la SRF a abordé le sujet sous le titre «Fachkräftemangel über den Wolken» (Pénurie de main-d'œuvre qualifiée au-dessus des nuages). Un représentant du syndicat des pilotes y demande que la profession de pilote soit rendue plus attrayante. De telles demandes ne résolvent toutefois pas le problème lancinant du recrutement.

L'existence du pilote transport n'est certes plus ce qu'elle était jadis, et pourtant cette profession fait partie de celles où métier et vocation se tutoient (pourquoi n'existe-t-il en fait pas d'apprentissage de spécialiste en transport aérien CFC?). C'est pourquoi il est important d'injecter le virus aéronautique aux jeunes. En effet, celui qui en a été «contaminé» sera littéralement aspiré par l'aviation. Que ce soit plus tard dans le poste de pilotage, au contrôle du trafic aérien, dans le service de vol général ou tout simplement dans les loisirs. Cela nécessite des émotions, un contact si possible populaire avec l'environnement et des expériences positives.

Dans toutes ces perspectives, je me demande si les stratégies du Conseil fédéral et de l'autorité de surveillance sont en phase avec cette projection. J'en doute. Au lieu de réduire les obstacles, les exigences sont de plus en plus strictes. La densité des ordonnances augmente et de nombreux juristes trouveront sans cesse de nouvelles lacunes réglementaires qu'il s'agit de combler. Malheureusement, le sens des proportions se perd. D'un point de vue strictement juridique, tout est couvert, mais les effets sur l'attractivité de l'aviation sont masqués. Les dommages consécutifs n'intéressent personne.

Et pourtant: on ne devient pas pilote en empruntant la voie de droit, mais par l'une des différentes disciplines de l'aviation légère. Ici, d'innombrables bénévoles s'impliquent dans l'aviation, peu désireux toutefois de se battre de surcroît avec des exigences superflues et des démarches paperassières. Quiconque veut que le futur soit assuré contribue à juguler l'égarément réglementaire général. Partant, nous trouverons aussi la relève