

Integriert oder modular? Beide Wege zum ATPL haben ihre Vor- und Nachteile. Johannes Wittwer setzt nach 25 Jahren Erfahrung mit seinem Malbuwit Flight Training Center in Bern-Belp auf den klassisch modularen Ausbildungsweg. Und macht gute Erfahrungen mit dem Distance Learning dazu.

« **M**albuwit is the only FTO offering enough flexibility to do the ATPL while working full-time. All the other flight schools offering distance learning require at least 2 to 3 weeks of presence learning, which make them a very unpractical alternative... » schreibt der ehemalige Flugschüler P. auf der Website von Malbuwit. P. spricht damit gleich zwei Stärken der Flugschule an: Die Flexibilität mit Blick auf die eigene Verfügbarkeit und die Möglichkeit, die Ausbildung berufsbegleitend abzuschliessen.

Distance Learning stellt hohe Anforderungen an die Studenten. Den Stoff alleine durcharbeiten braucht viel Disziplin und eine realistische Selbsteinschätzung. Kann ich mein Umfeld so gestalten, dass ein regelmässiges Arbeiten am PC möglich ist? Die Lehrer der Flugschule stehen zwar online für Fragen und Unterstützung zur Verfügung; für den Lernfortschritt und die Kontinuität übernimmt der Schüler aber selber die Verantwortung.

Kürzlich schafften zwei Schüler den ATPL-Unterricht mittels Distance Learning

Modular zum ATPL



Foto: Roy Feller

Malbuwit mit 25-jähriger Erfahrung

in nur sechs Monaten – beide gleichzeitig in anspruchsvollen Berufen beschäftigt! Nach weiteren zwei Monaten war auch der praktische Teil inklusive MCC/CRM abgeschlossen. Andere DL-Absolventen nehmen mehr Zeit in Anspruch. Für Malbuwit heisst dies, dass die vom Gesetzgeber vorgesehenen Stunden im Classroom individuell auf die einzelnen Kunden abgestimmt werden müssen. Unterricht mit unterschiedlichem Ausbildungsstand macht im Klassenzimmer wenig Sinn.

Modular ins Airline Cockpit

«Ich habe von einer anderen Schule zu Malbuwit gewechselt. Herr Wittwers Ruf als IFR Instruktor ist legendär, und ich habe so auf Anhieb die praktische CPL/IR Prüfung auf der Seneca III bestanden... In der Zwischenzeit habe ich mich bei Air Berlin beworben. Vier Tage nach Vollendung des frohen ATPL und des MCC hatte ich bereits einen Ausbildungsvertrag für ein Type Rating auf dem Airbus 320 in der Tasche... » schreibt C., die heute als First Officer bei Air Berlin ihren Dienst tut.

C. hat wie viele andere Malbuwit Schüler und Schülerinnen von der Qualität der Ausbildung und vom Renommee der Schule profitiert. Für Johannes Wittwer und Armand Baccalà, Partner und Chief Flight Instructor bei Malbuwit, gibt es qualitativ keine Kompromisse. Aus diesem Grund verteidigt Wittwer auch den klassisch modularen Ausbildungsweg. Der Mix stimmt, wie er sagt: «Als Privatpilot alleine unterwegs, lernt man Verantwortung zu übernehmen, in den gemeinsamen Stunden im Zweier-



Foto: mt

Oben: Das Arbeitspferd Piper Seneca III. Johannes Wittwer schätzt dessen Robustheit und Allwettertauglichkeit.

Links: Seit 2006 betreibt Malbuwit einen modernen ELITE Evolution S923 MCC FNPT II Simulator.

cockpit steht das Crew Management im Mittelpunkt.»

Ein anderes gewichtiges Argument für die modulare und berufsbegleitende Ausbildung sieht Johannes Wittwer in der noch offenen Zukunft angehender Piloten: «Wer einen Ausbildungsvertrag mit anschliessender Anstellung bei einer Airline in der Tasche hat, fährt mit der integrierten Ausbildung gut. Ist die Stelle im Cockpit aber unsicher, dann ist man für mindestens 18 Monate vom angestammten Beruf weg. Wie weiter, wenn kurzfristig keine Anstellung als Pilot gefunden wird?»

Arbeitspferd Seneca

Die gesamte IR/MEP Ausbildung wird bei Malbuwit auf einer Seneca III durchgeführt. Nicht mehr ganz jung an Jahren, hat dieser Typ weltweit seine Zuverlässigkeit als Schulflugzeug bewiesen. «Oft werden wir auf das fehlende Glascockpit angesprochen. Wir meinen, dass der Flugschüler in einem konventionellen Cockpit das «selektive Scanning» besser erlernt. Der Schritt in Flugzeuge mit Glascockpit ist ein Kleiner.» Johannes Wittwer rühmt auch die volle



Foto: mt

Der Patron: Seit 25 Jahren bildet Johannes Wittwer am Flughafen Bern-Belp Berufspiloten aus.

Allwettertauglichkeit (Winter Operations) seines Arbeitspferdes: «In Europa wird hauptsächlich zwischen FL 70 und 120 geschult. Da sind die Anforderungen an mein Flugzeug anders, als dies im Sommer oder in Florida der Fall ist.»

Moderner Simulator

Seit anfangs 2006 hat Malbuwit einen modernen ELITE FNPT II in Beech 200 King Air oder Seneca III Konfiguration in Betrieb (siehe Cockpit 4/2006). Nebst der klassischen Simulatoreaus-

bildung für CPL/IR/MEP bietet Malbuwit auch – als einige der wenigen Flugschulen in der Schweiz – MCC/CRM Kurse an.

Neuerdings sind MCC Kurse für Malbuwit-Absolventen der ATPL/CPL/IR/MEP-Ausbildung sogar gratis. Ein Simulatorzuckerchen gibt es aber auch für Schüler, die «nur» die praktische Ausbildung CPL/IR/MEP bei Malbuwit durchlaufen: zwölf kostenlose Lektionen auf dem FNPT II innerhalb eines Jahres nach Abschluss der Ausbildung. So bleibt das Gelernte aktuell.

Max Ungricht

Malbuwit AG Flight Trainig Center

Kontakt:

GAC General Aviation Center
Flughafen Bern-Belp
Postfach 202
3123 Belp
Telefon +41 31 951 49 64
Fax +41 31 952 79 22
info@malbuwit.ch
www.malbuwit.ch