

# Sam Berger, der Flieger

Text «Die Fliegerei erlebte ich immer als faszinierend. Da mitzumachen, diesen Gedanken wagte ich erst gar nicht, ich traute mir das nicht zu. Der spontane Entschluss, dann doch bereits mit Siebzehn, kam ganz von Innen und war so stark, dass ich wusste, ich werde nicht aufgeben, egal was kommt.» Heute weiss der mittlerweile 28-jährige Sam Berger: «Wenn ich etwas will und bereit bin, alles zu geben, kann ich viel erreichen.»

Am 25. jeden Monats erwartet Belair-Copilot Sam Berger mit Spannung seinen Arbeitsplan. Dieser gibt Aufschluss über sein Piloten- und sein soziales Leben im Folgemonat. Die Daten speichert er ins Handy, etwa die Hälfte weist auf Frühflüge, die andere auf solche ab Mittag, Nachmittag bis spät in die Nacht hinein. Die freien Tage sind in umfangreichen Vereinbarungen geregelt.

Sam fährt auf den Flughafen, ruft auf einem allen Airlines zugänglichen Computer den Standort «seines» Flugzeuges und die Immatrikulation ab. Dabei erfährt er, dass die Maschine bereits gelandet ist. Angekommen im Briefing-Room checkt er sich mit dem Batch ins System ein und empfängt ein Briefing-Sheet, unter anderem mit Angaben

über die Crew, die sich immer wieder neu zusammensetzt. Er synchronisiert am IT-System seinen Memory-Stick und holt so vertiefte Informationen ab über Flugziel, Wetter und weitere flugrelevanten Daten. Nur die Flugpläne druckt er aus, sie werden mit Berechnungen und Notizen ergänzt. Er verarbeitet Neuigkeiten über Sicherheitsaspekte und operationelle Prozedere. Allmählich treffen alle Crew-Mitglieder ein. Sam bespricht mit dem Kapitän die Verantwortung für Hin- und Rückflug, Wetter- und Sichtbedingungen, flughafenspezifische Einschränkungen, Anflugsystem, allfällige Ausweichflughäfen und Treibstoffmenge. Anschliessend trifft sich die ganze Crew zum Briefing. Der Kapitän erklärt das Vorgehen, das Senior Cabin Crew Member organisiert die Flight Attendants, man bestellt Treibstoff und den Kleinbus, der die Crew zur Maschine bringt. Sam, als der zuerst fliegende Pilot steigt sofort ins Cockpit, beginnt mit den Vorbereitungen, lädt die Daten vom Memory-Stick in den portablen Bordcomputer, fährt das Bordsystem hinauf, kontrolliert Datenbanken, programmiert das System mit Eingaben zu Abflug- und Zielort, mit Flugzeugname (Callsign, das am Funk benutzt wird), Flughöhe, Route, Navigationshilfen, Gewicht, Treibstoffangaben und arbeitet alle Checklisten durch.

Sam Berger wächst im Zürcher Oberland als Zweitjüngster zusammen mit drei Schwestern auf. Internationalität ist ein Familienthema. Die Grossmutter ist Engländerin. Die Mutter fliegt vor der Familienphase als Flight Attendant. Der Vater, Sekundarlehrer, wirkt mit in der Entwicklungszusammenarbeit, im Katastrophenhilfskorps und als Wahlbeobachter. Sam ist ein sensibler, bezogener und offener Knabe. Lebensfreude und Lebensneugier sind stärker als schulischer Fleiss. Als Sekundarschüler interessieren ihn vorwiegend Mädchen, Skaten und Fun. Lehrstellen-Schnupperversuche in verschiedenen Sparten erlebt er als langweilig, entschliesst sich dann für's Kochen in einem Landgasthof – «Kochen tat ich immer gerne». Die Realität, sehr lange Arbeitstage und nebst anderem ein raues Klima, bringen Ernüchterung. Im ersten Lehrjahr fällt der Entschluss, zum Fliegen. Er bricht die Kochlehre ab, findet eine kaufmännische Lehrstelle in einem Unternehmen für Event-Management mit Hotel, Catering und anderem. Er wird gefordert, übernimmt Verantwortung, lebt auf. Der Fliegerei-Entscheid treibt ihn zu ehrgeizigen Leistungen in der Arbeit und der Berufsmittelschule. Er weiss, wofür er arbeitet. Während der Lehre erwirbt er das Privatpilotenbrevet. «Für den Fall einer dereinstigen Bewerbung bei der Swissair kamen für mich nur gute Zeugnisse und Abschlüsse in Frage.» Er besteht 2001 die Zulassungsprüfungen zur Pilotenausbildung bei der Crossair-Tochter «Crosscat». Es folgen die RS als Nachrichtensoldat und eine Reise nach Mittelamerika.

Die Rollenverteilung im Cockpit wird abgesprochen. Beim Fliegen wechseln sich Kapitän und Erster Offizier (Copilot) ab. Der Pilotierende ist für die Vorbereitung verantwortlich, während der andere das Flugzeug auf äussere Beschädigungen, den Zustand der Bremsen und Pneubeläge und anderes kontrolliert und das Protokoll für das Auftanken unterschreibt. Bei Belair ist das Rollen stets Sache des Kapitäns bis zum Erreichen der Geschwindigkeit, die keinen Startabbruch mehr ermöglicht. Während dem Flug besorgt der Nichtfliegende Funk, Checklisten und Flugplannachführung.

Sam Berger, der den Hinflug nach Palma übernimmt, bespricht mit seinem Partner den Abflug – Route, Anstieg, Höhe, Vorkehrungen für Unerwartetes. Derweil steigen die Passagiere ein, der Handling-Agent des Flughafens teilt Passagier- und Frachtzahlen mit, die Frachtkontrolle ist gemacht. Die Türen werden geschlossen, die Freigabe zum Starten eingeholt und die Triebwerke gestartet. Der Kapitän rollt zur Piste und beschleunigt nach der Freigabe. Sam übernimmt die Maschine, hebt ab und bringt sie auf die vorgesehene Route. Der Start ist erfolgreich abgeschlossen und damit auch der anspruchsvolle Teil der ersten Reisehälfte. Der Bordcomputer hält die Maschine auf Kurs. Die Piloten sind mit Bodenleitstellen verbunden, allfälligen Anweisungen betreffend Höhe, Kurs, Geschwindigkeit, unerwarteten Wetterphänomenen wird entsprochen. In speziellen Fällen wird man mit dem Traffic-Center der airberlin kommunizieren.

Der Flug neigt sich dem Ende zu, First Officer Sam Berger holt sich im Sinkflug die aktuelle Wetterlage, spricht eine Passagieransage ins Mikrofon, macht das Platz-Briefing auf seinem portablen Bordcomputer, um den Anflug je nach Wind- und Wetterverhältnissen definitiv zu bestimmen. Derweil checkt der nicht fliegende Pilot den Standplatz bei der Platzorganisation in Palma und lässt den Treibstoffbedarf für den Rückflug avisieren. Aufgrund der Windverhältnisse wird man den Flughafen nicht direkt anfliegen, sondern in einem Bogen um die Insel vom Meer her. Sam landet den Airbus 320 in der Schlussphase manuell und der Kapitän rollt ihn zum Standplatz. Die Platzorganisation übernimmt die Maschine und die Piloten tauschen die Rollen für den Rückflug. Man ist verspätet, in 40 Minuten will man wieder in die Luft.

Sam Berger ruft «Crosscat» an, um die Modalitäten des Ausbildungsstarts zu klären. Die Nummer sei ausser Betrieb, heisst es, eine Ausweichnummer wird genannt, die der neu gegründeten Swiss Schule. «Crosscat» gibt es nicht mehr. Sam soll die Aufnahmeprüfung wiederholen, seine Privatpilotenlizenz will man ihm nicht anrechnen. Er recherchiert andere Wege, beginnt bei «Horizon» (Swiss Flight Academy) Teile der Pilotenausbildung zu absolvieren und holt sich dort die Theorie. Die praktischen Vorbereitungsflüge und Prüfungen absolviert er bei anderen Schulen und stellt sich ein preisgünstiges Patchwork zusammen. 2004 wird er für Einsatz und Ausdauer mit den Lizenzen als Berufs- und Linienspilot und für den Instrumentenflug belohnt. Seinen Unterhalt verdient er in dieser Zeit als kostümierter Promoter mit dem Verteilen von Chicken Chips, Rosen am Valentinstag, Gratisdrinks und anderem.

Die weltweite Krise schafft tausende arbeitsloser Piloten. Sam Berger weiss, dass er als Einsteiger für einen Job viel mehr bieten muss als seine Mitbewerber. Er findet einen Job bei LIDO (Lufthansa Integrated Dispatch Operation), Tochtergesellschaft der Lufthansa Systems, wo er mit einem Grafikprogramm Rollwegkarten zeichnet. Er verschickt derweil seine Dossiers an alle Airlines und Business Jet Operators. Im Rahmen eines der seltenen Vorstellungsgespräche meint man anerkennend: «Eine Pilotenstelle können wir Ihnen nicht anbieten, aber als Sales Manager würden wir Sie sofort nehmen.» Sam lernt, sich zu verkaufen, bringt sein Dossier auch mal einem CEO persönlich vorbei und investiert 100 Dollar in einen Besuch der Genfer Messe für Business-Aviation EBACE, wo auch die Jet-Betreiber präsent sind. Ein dort erneuerter Kontakt bringt ihm in der Folge einen Anruf, eine Einladung und einen Job bei Comlux Aviation. Während fünf Wochen lernt er in Paris den Embraer Legacy fliegen. Drei Jahre ist er mit der eleganten Maschine unterwegs, hauptsächlich ab Moskau nach Kasachstan, Singapur, China, in die Karibik, nach Europa und auf innerrussischen Strecken. Einem minimen Sozialleben steht eine sehr interessante Zeit gegenüber, Langstreckenerfahrung und ein Einblick in die Welt der Reichsten. Er fliegt im Miniteam mit dem Kapitän und

einer Fligh Attendant Elton John, Justin Timberlake, den kasachischen Premierminister und andere von Ort zu Ort. Sam möchte diese Jahre nicht missen, er lernt viel, fliegerisch und menschlich. Doch wird es ihm klar, dass er in dieser Arbeitsintensität, allem was im privat lieb ist, fremd wird.

Sam Berger bewirbt sich wieder bei diversen Gesellschaften, diesmal mit besseren Karten. Er kann sich bei Belair vorstellen, besteht die Selektion und beginnt 2008 auf einer Boeing 757 Kurz- und Langstrecken zu fliegen. Mallorca, Griechenland, Thailand, Karibik – stets in die begehrten Ferien-destinationen, wo er auch Aufenthalte einschalten kann. Belair wird in Etappen von airberlin übernommen, die Langstreckenflüge fallen weg, Sam wechselt auf den Airbus 320. Heute ist Belair eine Tochter von airberlin. Eine neue Herausforderung und die Chance, Kapitän zu werden, öffnen sich. Das wäre bei der autonomen Belair kaum so rasch möglich.

In Palma hat sich die frisch betankte und gereinigte airberlin-Maschine mit 170 Ferienheimkehrern gefüllt, das Prozedere wiederholt sich in umgekehrter Richtung. Nun fliegt der Kapitän den Airbus. Sam wird direkt im Anschluss daran den nächsten Flug Zürich-Berlin übernehmen. Es wird ein langer Abend. Nach der letzten Heimlandung werden benötigte Daten durch den kleinen Bordprinter ausgespuckt, die Piloten packen ihre Koffer und die Crew kehrt zum Debriefing in das zentrale Gebäude zurück, wo alle fliegenden Gesellschaften vertreten sind. Sam prüft allfällige Flugplanänderungen, checkt sich mit dem Batch aus, verabschiedet sich und macht Feierabend.

Sam Berger ist ein gereifter Mann, hat Sensibilität, Herzlichkeit und Offenheit bewahrt, aber Durchsetzungsvermögen, grossen Leistungswillen und Ausdauer entwickelt. Er weiss, was er will. Mit allen Beteiligten pflegt er einen freundlichen, zuvorkommenden Umgang. Er fühlt sich wohl mit seinen wechselnden Kapitänen und Cabin Members. «Fliegerisch kann ich von den verschiedenen Piloten profitieren. In der Regel hat der Kapitän deutlich mehr Erfahrung. Ich verstehe mich als zukünftiger Kapitän und möchte mir einen möglichst grossen Rucksack aneignen. Diese verschiedenen Piloten stellen so etwas wie ein grosses Buffet dar, wo ich mich bediene, Ideen aufgreife, um zu lernen, aber auch wahrnehme, was ich nicht tun möchte.»

Sam Berger ist dank des airberlin-Wachstums schon weit oben auf der Upgrading-List der Copiloten. 3000 Flugstunden muss er vorweisen, 2000 davon auf Airbus oder Boeing, welche er in knapp einem Jahr erreichen wird. Dann wird er bei Bedarf zum Aspiranten ernannt und hat eine weitere anspruchsvolle Lern- und Trainingsphase zu bestehen. Seine ersten Einsätze als Kapitän, zuerst noch ohne, dann mit Copilot, werden von einem Trainingskapitän begleitet. Sam erklärt: «Ich nehme es, wie es kommt, sammle gerne noch Erfahrungen, packe aber zu, wenn sich die Gelegenheit ergibt.» Weitere Kurse und harte Prüfungen schrecken ihn nicht: «Piloten sind es gewohnt, alle sechs Monate auf Herz und Nieren geprüft zu werden und zu bestehen.» Kapitän zu werden, ist auch eine mentale Angelegenheit. Sam spricht von Grundhaltung: «Als Kapitän ist es klar, du musst "es" wissen, oder musst wissen, wie man dazu kommt und du musst viel wissen, tausende von Seiten über Technisches und Verfahren. Ich bin zwar auch bereits auf einem sehr hohen Stand, habe aber dazuzulernen, auch für Extremfälle verschiedenster Art. Ein grosser Schritt, auf den ich Lust habe.» Es geht um Sicherheit, die Fähigkeit, unter allen Umständen Ruhe zu bewahren und die richtigen Prioritäten zu setzen. Sam denkt an die weitere Zukunft und ist daran, sich parallel zusätzlich zum Fluglehrer ausbilden lassen. Dabei kann er sich vorstellen, nebst der Arbeit als Linienpilot, in der individuellen Arbeit mit Auszubildenden eine Bereicherung zu finden.

Sam stellt im Rückblick über die letzten elf Jahre fest: «Ich bin mir selber näher gekommen, habe viel über mich erfahren, bin gelassener geworden, lernte mich durchzubeissen, mich nicht entmutigen zu lassen.» Er weiss um die Gefahren seines Berufes und geht darum mit den sozialen Beziehungen bewusst um. Seine Partnerin studiert noch, aber irgendeinmal wäre eine Familie schön...

April 2010

## Was ist in der Zwischenzeit gelaufen?

Im Mai 2010 schliesst Sam Berger die Fluglehrer-Weiterbildung ab und bringt sogleich ersten Schülern das Fliegen bei.

Zur Bereicherung seiner Aufgaben bei airberlin/Belair lässt er sich danach zum CISM Peer (Critical Incident Stress Management) und zum SAT Member (Special Assistance Team) ausbilden.

Als CISM-Peer: In dieser Funktion steht Berger in «speziellen Vorfällen» für die Betreuung der Crew und airberlin-Mitarbeiter zur Verfügung – nach einem Todesfall an Bord zum Beispiel, einem «leichten Unfall» oder in einer anderen kritischen Lage, in der das Team geschockt ist, Verarbeitung und Verdauung angebracht sind. Der CISM-Peer fungiert als Firmenrepräsentant und erste Anlaufstelle, ersetzt aber nicht, falls nötig, eine psychologische Betreuung, die er anbieten kann.

Als SAT Member: Bei grösseren Pannen, Vorfällen und Abstürzen ist er für Passagiere und Angehörige zuständig. Das Spektrum möglicher Aufgaben richtet sich nach der Situation: Wenn das Personal streikt, Wasser und Feldbetten an die Passagiere verteilen; Betreuung von Angehörigen über mehrere Wochen nach einem Flugzeugabsturz von airberlin oder one-world airlines, an der Unfallstelle und später; und anderes mehr.

Seit Mai 2011 arbeitet Sam auch im internen Flugbetrieb der Belair. Er unterstützt den Flugbetriebsleiter, den Chefpiloten und den Technischen Piloten bei ihren Arbeiten. Zu viert teilen sie sich die Aufgaben, die der Flugbetrieb stellt: Betrieb des Chefbüros der Piloten und des Kabinenpersonals; Flug- und Einsatzplanung; Schnittstellenfunktion zwischen Technik und Piloten; Verantwortung für Erstellung und Revision (fast) aller Firmenhandbücher («wie werden Flugzeuge operiert, wann muss der Pilot was machen, wie muss das Wetter wo sein, damit man Fliegen darf?») und so weiter – ca. 8000 Seiten); Bedienung der 24 Stunden-Hotline für Piloten, Kabinenpersonal und bei Planungsproblemen; Verantwortung für den Krisenstab bei Absturz oder Incident einer Belair Maschine etc.

Sam Berger sitzt gegenwärtig in 60 % der Arbeitszeit im Cockpit und während 40 % versieht er den Dienst im Flugbetrieb. Die Hotline besetzen er und Kollegen zu viert in ihrer Arbeits- und oder Freizeit.

Nach Krankheit und Tod seines Vaters übernehmen Sam und seine drei Geschwister 2012 ein Rancho in Mexico, wobei er die Geschäftsführung inne hat.

Juli 2013