

# «Ich bin kein anderer Mensch im Militär»

Im Hauptberuf fliegt er den F/A-18 für die Schweizer Armee. In seiner Freizeit schult Lino Müller Privatpiloten auf Leichtflugzeugen. Spagat oder interessante Parallelen? Wie erlebt der 29-Jährige die Verbindung der beiden aviatischen Welten?

Autorin: Evelyn Pesentheiner

**D**ass Militärpiloten als Fluglehrer tätig sind, ist nicht ungewöhnlich. «Praktisch alle von uns werden in ihrer Laufbahn Ausbilder», erzählt Lino Müller. Allerdings reden wir von der Schulung nachkommender Berufspiloten der Armee. Auch Lino wird ab Mai junge Kollegen auf dem PC-21 schulen. Doch wie ist es, wenn ein Militärpilot Fluglehrer für Privatpiloten wird?

## Flugschüler reagieren anders

Zurzeit befindet sich Lino Müller im letzten Abschnitt zum Fluglehrer FI(A) mit Klassenberechtigung SEP, also für einmotorige Kolbenmaschinen. Seine FI-Lizenz hat er seit Herbst 2023, aktuell ist sie aber «restricted». Nach hundert erteilten Flugstunden im Cockpit und 25 Soloflugüberwachungen wird die Beschränkung aufgehoben. Bis dahin betreut ihn ein erfahrener Fluglehrer. Wie ist es ihm ergangen in seiner Ausbildung und wie geht es ihm bei seiner Tätigkeit als Fluglehrer? «Ich bin kein anderer Mensch im Militär. Aber man muss schon den Switch machen können, sonst wird das nichts.» Lino spricht von der Umstellung vom Berufskollegen auf den zivilen Flugschüler oder Privatpiloten beim Checkflug. «Im Militär», so erklärt er, «sprechen alle dieselbe Sprache. Man kann gewisse Kenntnisse voraussetzen und weiss, dass man verstanden wird. Wenn man davon ausgeht, dass der Flugschüler gleich reagiert wie der Kollege im Militär, funktioniert das nicht.» Der unterschiedliche Wissensstand und die verschiedenen Persönlichkeiten, mit denen er es als ziviler Fluglehrer zu tun hat, gefallen dem 29-Jährigen. Er lässt sich gerne auf die verschiedenen Flugschüler ein und freut sich über ihre Fortschritte.

Gestaltet sich die Ausbildung zum zivilen Fluglehrer für einen Berufsmilitärpiloten anders als für andere Anwärter? Lino verneint. Für ihn gab es auch keinen Grund dafür, denn in der Luftwaffe hat er die Ausbildung zum Fluglehrer noch nicht absolviert. «Und im Militär haben wir zwar täglich mit Fliegen zu tun, aber SEP und das Ausbilden darauf sind wir vom Beruf her nicht gewohnt.» Inzwischen gibt es ein sogenanntes «Cross-Crediting», bei dem gewisse Luftwaffenfluglehrer eine verkürzte Ausbildung zum FI(A) SEP absolvieren können. Auch die PPL-Theorie nochmal aufzufrischen, habe gutgetan, findet Lino. «Als Fluglehrer musst du die Basics nicht nur beherrschen, sondern auch erklären können. Du musst für dich selber wieder überlegen, warum man etwas überhaupt so macht, wie man es macht, und das dann auf verständliche Weise rüberbringen.» Was liegt ihm besser,



Bild: VBS/DDPS

**Berufsmilitärpilot und ziviler Fluglehrer: Am 19. September 2016 hatte Lino Müller seinen ersten Arbeitstag bei der Luftwaffe.**

Flugschüler, die schon einiges an Vorwissen mitbringen oder solche, für die alles Neuland ist? «Ich arbeite mit beiden gerne. Wenn jemand schnell begreift, geht man schneller vorwärts.» Es sei aber auch interessant zu überlegen, wie er etwas anders erklären könne, wenn eine Übung nicht funktioniert. «Schön ist», betont Lino, «dass alle dasselbe Ziel haben – Fliegen lernen. Und daraus ergibt sich automatisch eine Gemeinsamkeit.»

## Instruieren vom rechten Sitz aus

Aufgewachsen ist Lino Müller auf der Flying-Ranch in Triengen. Der private Flugplatz LSPN wird von seinen Eltern Trudi und Bruno Müller in dritter Generation als Familienunternehmen mit Flugschule, Maintenance und Charterbetrieb geführt.



Fliegen vom rechten Sitz aus. – In der Fluglehrausbildung geht es unter anderem auch darum, diese Kompetenz zu üben.

Als 17-Jähriger hat Lino seine Privatpilotenlizenz gemacht. Fliegen kann er alle Maschinen der familieneigenen Flotte. Von wenig Erfahrung mit Leichtflugzeugen kann in seinem Fall also kaum die Rede sein. Trotzdem erlebte er die praktischen FI-Ausbildungsstunden als sinnvoll und bereichernd. «Ich mag es nicht, wenn man sagt: Du kannst das sowieso, das ist kein Problem für dich.» Jede Art von Fliegerei, betont er, habe ihre eigenen Besonderheiten und Herausforderungen. «In der Fluglehrer-Ausbildung geht es unter anderem darum zu zeigen, dass man vom rechten Sitz aus fliegen kann.» Ausserdem wird der Umgang mit verschiedenen Schulungssituationen geübt. Dabei spielt der Instruktor einen Flugschüler und imitiert verschiedene Lerntypen. Mit einem Assessment of Competence (AoC) wird dieser Ausbildungsteil abgeschlossen. Für den Theoriekurs «Teaching & Learning» und die praktische Ausbildung hat Lino die Flugschule Grenchen gewählt. «Das Angebot liess sich am besten mit meinen Arbeitszeiten beim Militär vereinbaren.» Die Praxiserfahrung erarbeitet er sich nun in Triengen. Wie reagieren seine Flugschüler, wenn sie hören, dass er Berufsmilitärpilot ist? Lino winkt ab. «Im ersten Moment sind sie vielleicht erstaunt, aber dann ist das kein Thema mehr.»

Seit 2016 ist Lino Müller bei der Schweizer Luftwaffe. Aktuell fliegt er den F/A-18 in der Fliegerstaffel 11 ab Meiringen. War

**«Man muss schon den Switch machen können, sonst wird das nichts.»**

Militärpilot schon sein Kindheitstraum? «Als Kind habe ich immer gesagt, ich will das machen, was mein Papi macht.» – Also etwas mit Fliegen, vielleicht Kunstflugpilot, vielleicht Fluglehrer. Militärpilot habe eigentlich nicht im Raum gestanden. Diese Idee nahm erst richtig Gestalt an, als er sich mit der bevorstehenden Rekrutenschule befasste. Mit dem Entscheid ist er nach wie vor sehr zufrieden. Die Arbeit bei der Luftwaffe gefällt ihm und als Berufsmilitärpilot hat er eine umfassende Ausbildung, bestehend aus Aviatik-Studium, «frozen ATPL» (Berufspiloten-Lizenz mit Instrumenten-Rating und Linienspiloten-Theorie) und Fliegen auf dem PC-7, PC-21 und F/A-18. Wobei «Entscheid» vielleicht nicht der korrekte Ausdruck ist, noch weniger als bei anderen militärischen Ausbildungen. Einfach so entscheiden konnte er das nicht. Der Weg ins Cockpit eines Kampffjets ist lang und die Selektion hart. Am Anfang standen mehrere Eignungstests bei SPHAIR an. Von ursprünglich 800 Anwärtern bestanden letztlich nur acht. Lino hat dabei nicht nur bewiesen, dass er fliegen kann.



Instruktionen im Cockpit. – Ein Fluglehrer muss die Basics nicht nur beherrschen, sondern auch rüberbringen können.

Bild: Melanie Brunner

«Du musst für dich selber wieder überlegen, warum man etwas überhaupt so macht, wie man es macht.»



Bild: Bruno Müller



Bild: VBS/DOFS

Ein erster Solo ist immer ein ganz besonderer Moment. – Berufsmilitärpilot Lino Müller bei seinem ersten Solo auf dem PC-7 im Februar 2020.

Lino strahlt nach seinem allerersten Solo im Juni 2012. – Als Fluglehrer freut er sich, seine Flugschüler zu diesem Erlebnis hinzuführen.

Auch die Belastbarkeit der Kandidaten und ihr Verhalten in Stresssituationen wird auf die Probe gestellt.

#### Meilenstein PC-7 TEAM

Wie sehen seine militärischen Zukunftspläne aus? Den neuen Kampffjet F-35 möchte er dereinst natürlich gerne fliegen. Doch erst mal freut er sich über seine Ernennung ins PC-7 TEAM. Neben seinem ordentlichen Dienst auf dem F/A-18 ist er ab dieser Saison Mitglied der renommierten Flugstaffel mit den seit 2008 in rot-weiss gehaltenen Turboprop-Flugzeugen. Ein weiterer Meilenstein in seiner Pilotenkarriere. Fürs PC-7 TEAM können sich Militärpiloten nicht bewerben. Geeignete Kandidaten werden intern ausgewählt. Wer vorgeschlagen wird, verfügt über besondere Qualitäten. Warum die Wahl auf ihn gefallen ist, weiss Lino nicht. Bescheiden, wie er ist, mag er auch keine möglichen Eigenschaften nennen, die für ihn gesprochen haben könnten. Vermutlich sind es ähnliche, die auch im Gespräch mit ihm auffallen. Er interessiert sich lieber für die Erfahrungen und Gedanken seines Gegenübers, als dass er viele Worte um seine eigene Person macht. <



Und wieder spricht die Begeisterung nach einem ersten Solo. – Hier im Oktober 2021 mit dem F/A-18.



Auch so kann ein erster Solo aussehen. – Lino Müller zum ersten Mal allein im Cockpit des F/A-18.