

Crossair blandar sig i flygskoleleken

General Electric Capital, ett av världens mäktigaste finanshus, har slagit sig ihop med Crossair för att etablera trafikflygskola i Europa. Basen blir Basel, så mitt i smeten man kan komma.

Bland duktiga konkurrenter nämns arktigt SAS Flight Academy i Stockholm före Flight Safety i Paris. Men det blir skolor i periferin som får det tuffast om det blir krig om kunderna, spår rektor Robert Somers.

Text Håkan Ahlström, foto Crossair

CROSSCAT blev namnet på den nya flygskolan, som efter ett års planering fick startskottet i februari i år. Tilldragelsen firades med att nyligen avgångne Crossairchefen Moritz Suter, alltid på spexhumör, kom insläpandes med en blandraskatt på presskonferensen.

CAT är annars de tre sista bokstäverna i förkortningen GECAT, som står för General Electric Capital Aviation Training. Vilket ska förstås som att General Electric vädrar pengar i flygutbildning. Detta efter att ha sonderat marknaden och funnit att 15.000 nya piloter behövs inom de närmaste åren bara i USA's trafikflyg. Och minst lika många till i resten av världen.

90.000 franc

Liknande satsningar som den i Basel görs av GECAT på flera håll i världen, bland annat i Hongkong tillsammans med flygbolaget Cathay Pacific.

90.000 schweizerfranc kommer ett trafikflygarcert (ATPL) att kosta hos Crosscat, om du kommer "direkt från gatan" dvs utan förkunskaper vad gäller flygning. En lokal flygskola kontrakteras för det roliga, att lära sig spaka riktiga små plan. Fortsättningen handlar mest om simulatorer.

Ett investeringsprogram på totalt 80 miljoner dollar ska under en femårsperiod bygga bland annat en ny simulatorhall på Basels flygplats med plats för 12 simulatorer. Vilket tillsammans med Crossairs Saab 2000 och Embraer ERJ-145 simulatorer gör att skolan fullt utbyggd



kommer att disponera 14, en mer än SAS Flight Academy har idag.

Specialiserar på Embraer

Tonvikten blir på regionalflyget och Crosscatsatsningen hänger ihop med Crossair's order hos brasilianska tillverkaren av regionalflygplan, Embraer. Kompanjonen General Electric är djupt insyltade i Embraers regionaljettar, både som motorleverantör, och genom att GE's flygleasingbolag har många beställningar.

Crosscat i Basel blir Europas första skola för inflygning på samtliga nya Embraerer, från 35-sitsiga ERJ-135 till 100-sitsiga ERJ-190. Första ERJ-170/190-simulatorn kommer på plats hösten 2002, cirka två månader innan första flygplanet av typen går i trafik hos Crossair.

Robert Somers passade på att summera examensprotokollen från Crossairs egen personal- och externutbildning under den senaste fyraårsperioden:

Pengarna ligger i simulatorerna

Det blev 1021 piloter, plus 266 uppgraderingar till befälhavare och 302 ATPL-teoriexaminerade. Vidare 483 tekniker. Samt — Moritz Suter's favoriter — 1815 kvinnliga, unga flygvärdinnor. Fram till helt nyligen anställde Crossair ingen manlig kabinpersonal och ingen flygvärdinna över 25 år. Crosscat fortsätter att utbilda även tekniker och kabinpersonal och tänker fylla ut ledig tid i klassrummen med kommunikations- och beteendekurser för kundservicepersonal, rädd-att-flyga- och vett-och-etikettkurser.

Men pengarna ligger i att köra simulatorer. Vilket Crossair visat sig vara mästare på. Deras Saab 2000-simulator går 7000 timmar per år (ett år har inte mer än 8760 timmar). Allt över 5800 är bra och över 6.500 enastående i branschen.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

10 miljoner liter bränsle

7000 timmar som inte flygs med en Saab 2000 är lika med 10 miljoner liter insparat bränsle. Bara för att nämna en enskild post i kalkylen som talar för simulatorer. En komplett flygsimulator kostar cirka 15 miljoner dollar installerad och klar.

"Saab 2000-simlatorn får stå kvar i Basel under överskådlig tid", slår chefen Robert Somers fast. Basel duger som världs-nav åt de fåtaliga Saab-operatörerna, idag lika väl som imorgon, tror han. Det tar totalt sex månader att flytta en flygsimulator, från sista passet på det gamla stället, tills den är uppsatt, intrimmad och klar för första passet på det nya. Ett sådant stillestånd på den enda simulatorm som finns för denna flygplanstyp är tveksamt om någon vill kosta på sig.

**38 i pågående klass**

Crosscat grundskolning till trafikflygarcert fick en flygande start genom att ärva 38 elever som börjat i Crossairskolan under år 2000. Däribland en kvinna. Kursen är 14 månader lång och betalas av eleverna själva. Helst ska man sedan haka på en typinflygning innan man lämnar Basel. En sådan kostar från 40.000 Chf och uppåt och det normala är att man då fått kontakt med något flygbolag som bekostar den i utbyte mot ett bindande anställningskontrakt. Vad gäller finansieringen av kursavgifter sträcker sig inte stenrika GECAT längre än till att via Crosscat hjälpa till med eventuella studielån i lokala banker.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!