



Raphael Löchner will Pilot werden. Dafür büffelt er mit Fluglehrer Udo Harter Theorie und übt am Steuer einer Piper 28 Arrow. Fotos: Daniel Moritz



## Lektionen in der Luft

Auch in Stuttgart üben Piloten für die Karriere bei Fluggesellschaften – Aussichten sind gut

**Vom Fliegen träumen viele. Manche machen es zum Beruf. Auch in Stuttgart trainieren angehende Verkehrsflugzeugführer für den Einsatz in kleinen und größeren Maschinen. Die Berufsaussichten gelten als glänzend.**

VON JOSEF SCHUNDER

Raphael Löchner ist die Ruhe selbst. Die Piper 28 Arrow, an deren Steuerknüppel der 24-jährige Stuttgarter sitzt, ist 205 Stundenkilometer schnell, als er den Hebel mit der Aufschrift „Power“ zurücknimmt, die Landeklappen und das Fahrwerk ausfährt. Dabei sind wir noch weit entfernt von der nächsten Landebahn, 7000 Fuß (2133 Meter) hoch, irgendwo bei Wildbad.

Zeit, den Langsamflug zu üben. Für ein paar Momente scheinen wir in der Luft zu stehen. Die Geschwindigkeit sinkt auf 90 Stundenkilometer. Bis ein schrilles Alarmsignal anspricht. Von nun an würde es steil nach unten gehen, käme da nicht der er-

neute Griff zum Hebel mit der Aufschrift Power. Löchner drückt ihn nach vorn, und das einmotorige Flugzeug macht wieder Tempo. Bis die nächste Lektion beginnt.

Die eigentliche Übung bei diesem Flug findet beim Flughafen in Söllingen statt: Landeanflüge, bei denen es auf den sicheren Umgang mit der viersitzigen Maschine, die Kommunikation mit den Lotsen und die überlegte Bedienung des Power Hebels ankommt. „Auf die Dreizehn damit. Sie müssen auf den Punkt fliegen, nicht nach Gefühl“, sagt Fluglehrer Udo Harter.

Dreimal berühren die Räder die Piste, und stets steigt die Maschine gleich wieder auf. Ein anderes Mal muss Löchner die Piper hochziehen, als sie noch zehn Meter über Grund ist. Als ob die Sicht für die Landung plötzlich zu gering wäre. Tatsächlich trübt aber nur wenig Dunst die schöne Abendstimmung am Rhein, der ein wenig westlich im Sonnenschein glänzt. Endlich sagt der Towerlotse: „Schönen Abend noch. Bis zum nächsten Mal.“ Wir drehen ab in Richtung Stuttgart. Es ist 19.33 Uhr, als die

Piper in Echterdingen wieder auf der Piste aufsetzt, die sie um 17.07 Uhr verließ.

Löchner hat nun rund 100 der 195 benötigten Flugstunden hinter sich. Die nächsten Schüler bereiten sich schon auf ähnliche Übungen vor. Seit Oktober läuft bei der Südwestdeutschen Verkehrsfliegerschule Harter FFH in Filderstadt der neue halbjährige Theoriekurs. 23 junge Männer und zwei Frauen wollen in dieser Klasse Verkehrsflugzeugführer werden. „Wer jetzt anfängt, hat beste Aussichten“, sagt Harter. Das Passagierwachstum im Luftverkehr ist nach einer untypischen Delle nach dem 11. September 2001 wieder so stark, dass trotz Einsatzes größerer Flugzeuge weitere Piloten gebraucht werden. Von Billigfluggesellschaften sowie von Airlines im Nahen Osten und Saudi-Arabien zum Beispiel. Dort locken Monatsgehälter von 15 000 Dollar an aufwärts und Firmenfahrzeuge, sagt Harter. Aber auch in der allgemeinen Luftfahrt und bei Partner- und Cargo-Airlines der Lufthansa gibt es Einstiegschancen.

Die FFH mit Standbeinen in Stuttgart,

Karlsruhe und Freiburg könnte pro Jahr 60 Schüler ausbilden. Jährlich beenden aber nur 25 die Ausbildung, die eine Alternative ist, wenn man bei der Lufthansa keinen Platz ergattert hat. „Es bleiben Plätze ungenutzt, dabei könnte der Markt die Leute nachher aufnehmen“, sagt Harter.

Manchen fehlt schlicht das Geld. Denn die Ausbildung kostet zwischen 50 000 und 60 000 Euro. Hinderlich sei aber auch der weit verbreitete Irrtum, nur kerngesunde Sportskanonens mit Adlerblick könnten Piloten werden. Ein gesundes Herz brauche der angehende Flieger zwar, sagt Harter. Augenschwächen seien aber meist kein Problem. Farbenblindheit und Rotgrüschwäche allerdings bedeuten das Aus.

Löchner ist nicht nur körperlich fit, er hat auch schon Jahre am heimischen Computer Flüge simuliert – online, natürlich. Er stellt sich bestens an. Dennoch empfiehlt Harter

nach dem Übungsflug genauere Dosierung der Motorkraft. Und: „Auf dem Rollweg nie in die Papiere und Karten schauen.“ Zu gefährlich! Dafür sei Löchners Kartenmanagement „weit vorausschauend“, der Umgang mit der Satellitennavigation begeistert.

Löchner kann sein großes Ziel noch ein wenig fester in den Blick nehmen: eine Airline zu finden, die die Mustereinweisung aufs große Flugzeug gewährt und ihm so 15 000 Euro Ausgaben erspart. Danach würde er gern auf den vergleichsweise kurzen Urlaubsrouten in Europa pendeln. „Das sind mehr Anflüge pro Tag und mehr Erfahrung in kurzer Zeit.“ Fast wie in Söllingen, nur alles ein paar Nummern größer.

## Eine Frau will nach oben

Geringer Anteil im Cockpit

Emanzipation hin, Emanzipation her: Frauen sind im Cockpit und in der Flugschule immer noch eine kleine Minderheit. Nadine Bansemer aus Stuttgart lässt sich davon nicht irritieren. Sie will nach oben. Nicht in einem kleinen Hüpfer, sondern im Cockpit eines größeren Verkehrsflugzeugs.

Sie ist 29, arbeitet noch als Sozialpädagogin. Doch das Berufsziel Fliegen hat sie sich fest vorgenommen. Sie hat schon immer davon geträumt. Nach dem Abi war die Ausbildung zu teuer. Das Fliegen trat etwas in den Hintergrund. Als sie ihren Freund kennenlernte, Pilot bei einer Fluggesellschaft, gab's kein Halten mehr. Den Privatpilotenschein hat sie bereits gemacht. Als Hobby sei das Fliegen aber zu teuer, sagt sie. Also kratzte sie alles Geld zusammen, borgte sich den Rest und legte auf der Flugschule los.

Ihr Ziel: ein Job bei der selben Airline wie ihr Freund. Das wäre der Glücksfall. Vermutlich wird sie aber noch ein paar andere Adressaten in den Blick nehmen müssen. Vielleicht auch die Lufthansa Cargo. Die MD 11, die dort eingesetzt wird, hat es ihr besonders angetan, weil es sich um einen dreistrahligen



Nadine Bansemer: Fliegen war schon immer ihr Traum

Foto: Daniel Moritz

Jet handelt. Frauen wie Nadine Bansemer gibt es in der Fliegerei nur wenige. In der Flugschule sind meist nur eine oder zwei Frauen in einer 25-köpfigen Gruppe. Von den knapp 80 000 Luftfahrerlizenzen in Deutschland für sämtliche Piloten – vom Segelflieger bis zum Flugkapitän – entfallen

noch nicht einmal sieben Prozent auf Frauen. Dabei sagt die Wissenschaft, dass Frauen besser fliegen, berichtet Fluglehrer Udo Harter. „Frauen können diesen Job genauso machen“, meint auch Nadine Bansemer. Nach ihrer Ausbildung will sie es auch in einem großen Flugzeug beweisen. jos

## Der Weg ins Cockpit

Die Ausbildung ist nicht billig, die Berufschancen für erfolgreiche Absolventen aber gelten als gut: Wer erst mal Verkehrsflugzeugführer ist, kann mit Zusatzausbildung auch im Cockpit eines Airbus oder einer B 737 fliegen. Das muss man wissen:

**Der Verlauf der Ausbildung:** Die ATPL-Lizenz (Air Traffic Pilot Licence) kann man in anderthalb bis zwei Jahren nach sechs Monaten theoretischem Unterricht (Kosten: rund 20 000 Euro) und ausgiebigem Praxisunterricht (annähernd 40 000 Euro) erwerben. Dabei kann man sich im Simulator auf die Arbeitsteilung in Cockpits der Boeing 737, des Airbus A320 oder eines für die Allgemeine Luftfahrt wichtigen Piper-Typs konzentrieren. Das soll die Chancen der Absolventen bei Luftfahrtlinien erhöhen.

**Die Eignung:** Bei Ausbildungsbeginn muss man mindestens 17 Jahre alt sein, bei Aushändigung der Lizenz 19 Jahre. Erforderlich sind ein Flugtauglichkeitszeugnis Klasse 1, ein polizeiliches Führungszeugnis, eine Straffreiheitsklärung, ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister, ein Erste-Hilfe-Nachweis und Kenntnisse in Physik, Mathematik und Englisch. Sie werden in der Flugschule überprüft.

**Nach der Ausbildung:** Um später bei einer Airline arbeiten zu können, braucht man die Mustereinweisung auf den speziellen Flugzeugtyp. Sie wird manchmal vom Arbeitgeber vorausgesetzt. Manchmal ermöglicht die Fluggesellschaft aber ihren angehenden Piloten den Erwerb. Wer 1500 Flugstunden hat, kann bei einer Airline im Cockpit dann vom rechten Sitz des Copiloten auf den linken Sitz des Kapitäns wechseln.

**Die Ausbilder:** In Baden-Württemberg hat die Südwestdeutsche Verkehrsfliegerschule FFH Harter Standbeine in Stuttgart, Karlsruhe und Freiburg. Sie bietet einen integrierten Ausbildungsgang vom „Fußgänger“ bis zur Lizenz für Linienslotsen an. Die Ausbildung ist aber auch bei 13 anderen Verkehrsfliegerschulen in Deutschland möglich.

**Informationsmöglichkeiten:** Die Flugschule FFH (www.flyffh.com) veranstaltet am 11. Januar um 16 Uhr einen Infonachmittag in der Gottlieb-Manz-Straße 12, Filderstadt-Bernhausen.