

Die Frau im Cockpit des Riesenvogels

Kerstin Felser ist eine der wenigen Pilotinnen, die das größte Passagierflugzeug der Welt fliegen darf

Es ist eine der schönen Geschichten, die das Leben schreibt: Schon als kleines Mädchen hat sie im heimischen Garten die Flugzeuge beobachtet, wie sie am Himmel ihre Bahnen ziehen. Und sie hat beschlossen, Pilotin zu werden. Nach einem Besuch Hamburgs startete sie gestern in Frankfurt nach Miami. Drei goldene Streifen schmücken die Ärmel ihres marineblauen Jacketts. Kerstin Felser hat die Rangabzeichen des Senior First Officer der Lufthansa und die Lizenz für das größte Verkehrsflugzeug der Welt: den Airbus A380, als eine der wenigen Frauen, die den Riesenvogel fliegen dürfen.

VON WOLFGANG STEPHAN

Hamburg. Kerstin Felser, eine zierliche Frau mit langen blonden Haaren und der Verantwortung für meist über 500 Passagiere in einem Fluggerät, das 261 Millionen Euro kostet. Irgendwann in ihrer Jugend ist sie der Faszination des Fliegens erlegen. Heute erst recht. Ein Blick in ihre blauen Augen lässt ihre Begeisterungsfähigkeit erahnen, wenn sie über ihren Beruf redet, gerät sie ins Schwärmen, vor allem, wenn sie ihren Arbeitsplatz in der A380 über den Wolken beschreibt. „Wer den Flieger sieht, denkt, der sei schwerfällig, aber tatsächlich fliegt er sich agil, sportlich, quirlig und wendig.“

Seit eineinhalb Jahren fliegt sie die A380 und noch immer erfasst sie das besondere Kribbeln, wenn sie den Flieger betritt und erst recht, wenn sie vom Kapitän die Order bekommt: „You have control.“ Der Auftrag, den Riesenvogel von A nach B zu bringen, gestern von Frankfurt nach Miami. Pünktlich um 10.05 Uhr bewegte sie den Sidestick ganz sanft, um die A380 mit dem Gewicht von 110 ausgewachsenen Elefanten und dem Schub von vergleichsweise 3500 Mittelklassewagen in den Himmel zu befördern. Nach zehn Stunden und 25 Minuten Flugzeit war Miami erreicht.

Vorfreude und Respekt, dazwischen bewegt sich ihr Alltag in der Luft. Ein Traumjob, daran lässt sie keine Zweifel. „Im A380-Cockpit auf dem Weg nach Tokio“ – ein erhebender Moment sei das gewesen, im Sommer 2010, als sie das erste Mal das neue Flugzeug fliegen durfte. Zwei Monate lang hatte sie sich am Simulator auf diesen Juni-Tag vorbereitet, der so endete, wie sie es sich in den kühnsten Träumen vorgestellt hatte: „Mit einem großen Glücksgefühl“ am Gate 45 am Flughafen Tokyo Narita.

Gleich nach dem Abi durchgestartet

Kerstin Felser weiß um ihre Privilegien, auch wenn sie das so nicht sagen würde: 5500 Beschäftigte zählt das fliegende Personal der Lufthansa, sechs Prozent davon sind Frauen, und nur 13 Pilotinnen haben die Lizenz für die A380. Erst seit Anfang der achtziger Jahre bildet die Lufthansa Pilotinnen aus. Abitur ist Voraussetzung, dann die Eignungsprüfung und eine zweijährige theoretische Ausbildung in Bremen, danach die ersten Flugerfahrungen in



Kerstin Felser ist eine der ersten Pilotinnen im Cockpit der A 380.

FOTO: FR

Phoenix, Arizona. Kerstin Felser hatte einen anderen Weg gewählt: Gleich nach dem Abitur machte sie auf eigene Kosten die Privatpilotenlizenz für eine einmotorige Cessna. Danach folgte die Ausbildung für Verkehrsflugzeuge bei der RWL in Mönchengladbach.

Mit 24 Jahren fand Kerstin Felser bei Eurowings auf Kurzstrecken die erste Festanstellung. Nach zwei Jahren wechselte sie zur Lufthansa Cargo als Co-Pilotin, um mit einer dreistrahligen Douglas MD-11 die Welt zu umrunden. Nebenbei studierte sie berufsbegleitend Betriebswirtschaft und schloss als Diplomkauffrau ab, was ihr einen Zweitjob im Management bei Lufthansa Cargo brachte. Spannend sei das alles gewesen, erzählt sie, aber eben doch nicht so spannend, wie mit Passagieren auf der Langstrecke, für die sie erstmals vor gut sieben Jahren im Cockpit saß. Damals wechselnd im A330 oder A340.

Sechs Jahre lang flog sie von Kontinent zu Kontinent, bis sich der Traum am Horizont zeigte: 80 Meter breit, 500 Tonnen schwer, Platz für 526 Passagiere – die A380, das größte und modernste Passagierflugzeug der Welt. „Unglaublich“ sei das gewe-

sen, „als der Flieger das erste Mal bei uns in Frankfurt auf dem Hof stand.“ Die damals 36-Jährige bewarb sich und war eine von zwei Pilotinnen, die zunächst das Prunkstück fliegen durften. Nach rund 40 Stunden im Simulator und der erfolgten Praxis-Prüfung im Erstflug nach Tokio war sie A380-Pilotin.

„Senior First Officer“, die Chancen auf die Beförderung zum Kapitän sind groß. Weil wir uns am Vorabend des Frauentags trafen, darf die Frage nach der Gleichbe-

rechtigung nicht fehlen. Von einer Benachteiligung von Frauen will sie nichts wissen. „Die Lufthansa sorgt für Gleichberechtigung – im Cockpit gibt es keine Unterschiede zwischen Mann und Frau“, sagt die Pilotin, auch die Zeiten, in denen Passagiere etwas irritiert waren, wenn sie eine Frau im Cockpit sahen, seien vorbei.

„Und dann ist die noch blond“, wirft die 38-Jährige lachend ein und fügt hinzu: „Aber alles nicht so schlimm, ich muss ja nur fliegen und nicht einparken.“

Wo Flugzeugpiloten ihr Handwerk erlernen

■ Voraussetzung für die Ausbildung zum Verkehrsflugzeugpiloten ist das Abitur und das Bestehen eines Eignungstests. Neben den Fluggesellschaften kann die Lizenz auch in privaten Flugschulen absolviert werden. Bei der Lufthansa (www.lufthansa-pilot.de) werden bis zu 250 junge Nachwuchsflugzeugführer ausgebildet. Die Lufthansa finanziert die Ausbildungskosten in Höhe von rund 60 000 Euro vor. Die Rückzahlung erfolgt nach Übernahme in kleinen Raten vom Gehalt. In der konzerneige-

nen Schule in Bremen bildet die Kranich-Airline ausschließlich für den Eigenbedarf aus. Das Einstiegsgehalt beläuft sich bei der Lufthansa auf gut 60 000 Euro. Zwischen 30 und 60 Piloten werden jährlich bei der Air Berlin ausgebildet (www.airberlin-flightschool.com). Für die Ausbildung dort muss ein Eigenanteil von 60 000 Euro selbst getragen werden. In dieser Größenordnung bewegen sich auch die Kosten in den privaten Flugschulen. Infos: www.pilotenausbildung.net