

ATPL-AUSBILDUNG: INTERVIEW MIT JENS KÜPER VON RWL

# Fliegen als Profi

Verkehrspilot – für viele ein Traumberuf. Doch ist die »Königsklasse« unter den Fluglizenzen, die Airline Transport Pilot License (ATPL), in diesen schwierigen Zeiten immer noch so erstrebenswert?



**Profimacher:** Jens Küper ist Geschäftsführer der RWL German Flight Academy in Mönchengladbach. Das Unternehmen bildet seit 1972 Berufspiloten aus

INTERVIEW **Martin Naß**

**fliegermagazin:** Ist es derzeit vernünftig, mit der ATPL-Ausbildung anzufangen?

**Jens Küper:** Die Entscheidung, Pilot zu werden, hat nicht immer ausschließlich mit Vernunft zu tun. Die meisten unserer Schüler starten die Ausbildung aus Faszination an der Luftfahrt und Leidenschaft fürs Fliegen. Ob es dann der richtige Ausbildungszeitpunkt war, weiß man erst, wenn die Ausbildung abgeschlossen ist und die Bewerbungsphase beginnt. Angesichts der aktuellen Marktsituation fällt es schwer, eine eindeutige Empfehlung für eine Ausbildung zu geben. Schwankungen sind aber in jeder Branche normal. Man kann davon ausgehen, dass sich die Marktsituation in Deutschland auch wieder verbessern wird.

**Wie ist denn momentan die Lage in Deutschland und Europa? In Asien und Süd-**

**amerika werden Piloten mit ATPL gesucht, heißt es.**

Die hiesige Marktsituation ist sehr angespannt. Wir geben unseren Schülern den Rat, sich auf dem internationalen Markt umzusehen und die entsprechende Flexibilität mitzubringen. Außerhalb der JAR-FCL-Grenzen muss sich der Bewerber mit Lizenzumschreibung, einer Aufenthaltsgenehmigung und weiteren Dingen beschäftigen: Wenn man mit solchen Überlegungen spielt, sollte man sich dieser Hürden bewusst sein.

**Und in den USA?**

Dort ist es – im Gegensatz zu Europa – nicht üblich, dass Absolventen ohne Erfahrung auf einem Verkehrsflugzeug den Einstieg bei einer Airline finden. In jedem Fall werden Stunden (1500 bis 3000) vorausgesetzt, bevor der rechte Sitz im Cockpit bei einer Airline ruft. Eine weitere Hürde ist die Greencard: ohne sie keine Aufenthaltsgenehmigung und so kein Arbeitsvertrag.

**Was nutzt mir ein »Euro-ATPL« für einen Job in Asien oder Südamerika?**

Allgemein kann man sagen, dass die ATPL nach JAR-FCL international eine hohe Anerkennung genießt. Dennoch ist die Umschreibung meist mit erheblichem Aufwand verbunden. Bewerber sollten sich

zeitig bei der lizenzierenden Behörde in dem entsprechenden Land über die Formalitäten informieren.

**Wie viel Zeit und welche Kosten muss man für die ATPL-Ausbildung einkalkulieren?**

Für eine durchgehende ATPL-Ausbildung muss man bei der RWL zwischen 18 und 20 Monate Zeit einplanen. Wegen der stark gestiegenen Treibstoffkosten haben sich die Ausbildungskosten erheblich erhöht. Rechnet man noch einige Nebenkosten ein, liegt man bei rund 70 000 Euro.

**Was sind die größten Hürden auf dem Weg zur ATPL?**

Für viele Bewerber ist die größte Hürde, ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und Englisch vorzuweisen. Um unter anderem den Wissensstand in diesen Fächern abzufragen, führen wir mit jedem Schüler eine Leistungsüberprüfung durch. Natürlich kann auch die Finanzierung problematisch sein. Wir bieten unseren Schülern eine speziell auf die Pilotenausbildung zugeschnittene Finanzierung an. Sicherheiten sind hierfür nicht notwendig, und der Traum von der Ausbildung ist wieder ein bisschen näher.

**Was bringt es, bereits Flugerfahrung oder einen PPL in der Tasche zu haben?**

Eine vorhandene PP-Lizenz kann dem Schüler sowohl Zeit als auch Kosten ersparen – das muss aber nicht sein. Wir legen großen Wert darauf, dass alle unsere Schüler den gleichen Standard haben, wenn sie in das weiterführende Training kommen. Sollten Defizite festgestellt werden, muss nachgeschult werden. Was wiederum höhere Kosten verursachen kann. Dieser Problematik entgeht man, wenn alle Ausbildungsteile bei derselben Trainingseinrichtung stattfinden.

**Für wen würde eine CPL genügen, wenn er oder sie Berufspilot/-in werden will?**

Die Commercial Pilot License kann für kleinere Geschäftsreiseflugzeuge ausreichen, die »single hand« geflogen werden. Für ein Flugzeug, das von zwei Piloten geflogen werden muss, ist immer die ATPL notwendig.

**Die meisten denken bei ATPL an den Airline-Kapitän mit Uniform, Mütze und**

**vier Streifen am Ärmel. Welche Alternativen gibt es?**

Eine nicht zu unterschätzende Möglichkeit ist die Geschäftsfliegerei beziehungsweise der Werksverkehr.

**Gibt es überhaupt »die« klassische Ausbildung zum Verkehrspiloten? Kann man sich spezialisieren, etwa als Frachtpilot?**


Eine Unterscheidung in Fracht-, Passagier- oder Business-Jets gibt es bei der ATPL-Ausbildung nicht, sie ist somit universell und gibt Schülern die Chance, sich möglichst breit auf dem Markt aufzustellen. Ein Absolvent einer ATPL-Ausbildung ist unabhängig von einer Airline, von einem Flugzeugmuster oder einem bestimmten Euro-Land.

**Inwieweit können Sie Ihren Absolventen helfen, eine Stelle zu finden? Kooperieren Sie mit bestimmten Fluglinien oder Chartergesellschaften?**

Unsere wichtigste Hilfestellung für unsere Absolventen ist, ihnen eine qualitativ hoch-

wertige Ausbildung zu vermitteln, sie auf den späteren Job mit entsprechenden Qualifikationen vorzubereiten und auch nach der Ausbildung zu betreuen. Eine Kooperation zwischen einer Flugschule und einer Airline ist immer dann besonders gewinnbringend, wenn der Bedarf an neuen Piloten hoch ist. Gibt es keinen Bedarf, bringt dem Bewerber eine Kooperation wenig.

**Was raten Sie jemandem, der Berufspilot beziehungsweise Verkehrspilot werden möchte?**

Interessenten sollten sich einen umfassenden Überblick über den Flugschulmarkt machen; dabei hilft das Internet. Für eine endgültige Entscheidungsfindung hilft der persönliche Besuch bei der Flugschule: Bei dieser Gelegenheit kann der Interessent sich mit Schülern unterhalten, sich die Trainingseinrichtung und die Ausstattung ansehen und die letzten Fragen zur Ausbildung klären. 

## DAS UNTERNEHMEN

### RWL German Flight Academy

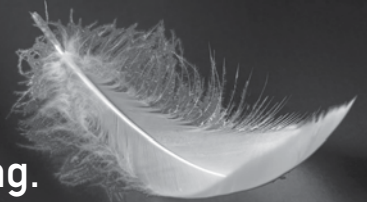
1972 wurde RWL als Flugschule für PPL-, CPL- und IFR-Anwärter gegründet. 1989 expandierte das Unternehmen, am Firmensitz am Flughafen Mönchengladbach entstand das Ausbildungszentrum mit angeschlossener Werft, in der die betriebseigene Flotte auch gewartet wird. Diese besteht derzeit aus sechs Aquila A210, einer Cessna 172, neun Piper PA-28 Cadet, fünf PA-28 Arrow und vier Zweimotors des Typs Piper PA-44 Seminole. Darüber hinaus betreibt das Unternehmen zwei Full-Flight-Simulatoren für Boeing 737 sowie je einen Simulator für PA-44 und Beech King Air 200. RWL beschäftigt 45 festangestellte und zirka 100 freiberufliche Mitarbeiter; neben dem Standort Mönchengladbach gibt es eine Außenstelle in den USA beim Kooperationspartner FlightSafety International. Pro Jahr bildet RWL rund 100 ATPL-Schüler aus, die Erfolgsquote liegt bei 99 Prozent. [www.rwl-flight.de](http://www.rwl-flight.de)



FOTOS: RWL GERMAN FLIGHT ACADEMY

SCHIFFMANN LUFTFAHRTVERLAG GMBH 

Ausbildung.  
Weiterbildung.  
Fliegen.



Kompetente Aus- und Weiterbildungsliteratur aus dem Hause Schiffmann plus EXAM Trainingssoftware

#### In unserem Sortiment:

- Der **Flieger-Taschenkalender** – Ihr unentbehrlicher Lotse in der Luft und am Boden!
- Die vollständig überarbeitete Fachbuchreihe „**Der Privatflugzeug-Führer**“ gegliedert nach EASA-Syllabus.
- Die interaktiven Trainings-Software-Produkte **GOTO PPL**, **GOTO PPL-C** und **GOTO UL** zur optimalen Prüfungsvorbereitung.
- Der amtliche **PPL-Fragenkatalog** mit allen relevanten Prüfungsfragen ...

... und vieles mehr.

Bestellen Sie bei Ihrem Fachhändler!

Mehr Infos unter: [www.schiffmann.de](http://www.schiffmann.de) • [www.peterssoftware.de](http://www.peterssoftware.de)