



Ein Großteil der Ausbildung findet im Simulator statt, ebenso wie die Fortbildung im Berufsleben. Dann sitzt der Lehrer hinter der Crew und kontrolliert die Simulation

Rosige Aussichten in Krisenzeiten

BERUFAUSSICHTEN FÜR PILOTEN

Die Nachfrage steigt, doch das Interesse junger Menschen an einer Ausbildung zum Berufspiloten scheint eher sinkend. Dabei ist der Job über den Wolken bis heute einzigartig – und die Chancen sind derzeit besonders gut

Der Beruf des Piloten ist für viele Menschen seit jeher ein Traumberuf. Kein Wunder, locken doch auf den ersten Blick regelmäßige Aufenthalte an den vermeintlich schönsten Orten der Welt, das Steuern großer und zugleich faszinierender Maschinen sowie ein erkleckliches Gehalt. Doch entspricht diese Vorstellung noch der Realität? Wie steht es um den Beruf des Verkehrsflugzeugführers in der aktuell schwierigen Zeit?

Fest steht, dass vermutlich kaum ein anderer Beruf in den letzten Jahrzehnten derart krisengeschüttelt war wie der des Piloten. Angefangen mit den Terroranschlägen vom 11. September 2001, in deren Folge viele Karrieren im Cockpit zerstört wurden, über die Finanzkrise 2008 bis hin zur langsam ausklingenden Pandemie – wer heute als Pilot

arbeitet oder eine Pilotenausbildung absolviert, muss starke Nerven haben. Doch die Erfahrung zeigt, dass auf einen Abschwung in der Luftfahrt in der Regel auch ein baldiger Aufschwung folgt. Als die Corona-Pandemie ausbrach, kam die Branche von heute auf morgen zum Stillstand. Airlines mussten ihre Flugzeuge parken, manche stellten den Flugbetrieb für immer ein. Die Folgen für die Mitarbeiter waren bestenfalls Kurzarbeit, schlimmstenfalls die Arbeitslosigkeit.

Lediglich im Bereich der Frachtfliegerei und in der Business Aviation boomte das Geschäft und neues Personal wurde eingestellt. Viele Beschäftigte haben sich in dieser Zeit von der Luftfahrt abgewendet. Piloten schulten zu Lokführern um oder suchten sich neue Betätigungsfelder außerhalb des Transportsektors. Doch es dauerte nicht lange und

die Branche begann sich auch von dieser Krise zu erholen – und das schneller als von den meisten erwartet. Spätestens im Sommer 2021 nahm das Geschäft wieder an Fahrt auf, Personal wurde weltweit händeringend gesucht. Nach den im Rückblick voreiligen Entlassungen zu Beginn der Pandemie und dem dadurch verursachten Verdruss bei der Belegschaft stand „neues Personal“ aber nur begrenzt zur Verfügung. Flugverbindungen müssen bis zum heutigen Tag aufgrund von Personalmangel gestrichen werden.

Wie ist also die Perspektive für Piloten und die, die es werden wollen? „Die Berufsaussichten haben sich im laufenden Jahr deutlich verbessert. Wir stellen nun wieder eine starke Nachfrage bei allen Airlines fest, die in den letzten Jahren sehr zurückhaltend waren“, sagt Jens Küper von der Mön-

chengladbacher Flugschule RWL, einer von etlichen Flugschulen, die in Deutschland Verkehrsflugzeugführer ausbilden. Er konstatiert, dass viele Piloten aus der Luftfahrt ausgeschieden sind und sich weniger Menschen für die Pilotenausbildung entscheiden. Die Airlines wollen aber aus der Krise heraus wachsen und benötigen Personal.

Der Ukraine-Krieg bremst dieses Wachstum zwar, bringt es jedoch nicht zum Erliegen. Hinzu kommt, dass der Beruf in Zeiten von steigendem Umweltbewusstsein und Trends wie „Flugscham“ bei jungen Menschen an Attraktivität eingebüßt hat. Die Konsequenz: „Wir glauben, dass 2023 die Nachfrage nach gut ausgebildeten Piloten das Angebot deutlich übersteigen wird“, so Küper. Sein Kollege Christian Käufer, der die Essener Verkehrsfliegerschule TFC Flight Training leitet (siehe Seite 58), sieht das genauso: „Egal was kommt, wir werden eine Personalnot erleben.“

Pilotenmangel

Der Hamburger Luftfahrtpersonal-Dienstleister interpersonal (siehe Seite 59) kann diese Prognose mit Zahlen aus einer eigens

Full-Flight-Simulatoren erzeugen durch Bewegung der Kabine auf Stelzen realistische Flugeindrücke – die Zeit am Steuer wird Piloten wie Flugzeit in der realen Maschine angerechnet



durch das Unternehmen in Auftrag gegebenen Studie untermauern: Demnach haben die Airlines aus Zentraleuropa einen Bedarf an fertig ausgebildeten Flugzeugführern, der möglicherweise schon 2023 nicht mehr gedeckt werden kann. Die Studie sieht eine Unterdeckung in Höhe von 250 Stellen. 2024 könnten es bereits 450 Piloten sein, die auf dem Arbeitsmarkt fehlen. Diese Entwicklung

ist allerdings nur dann realistisch, wenn keine neuen massiven Krisen oder sonstige kritische Faktoren die Welt erschüttern. Lässt man diese Möglichkeiten einmal außen vor, scheinen die Zeiten für Menschen, die sich entscheiden, den Beruf des Piloten zu ergreifen, jedenfalls so gut wie lange nicht mehr zu sein. Doch wie wird man eigentlich Pilot? Bevor man sich für den Beruf entschei- →

det, gilt es sich ein realistisches Bild von der Tätigkeit zu machen. Zuerst sollte man gewisse Fähigkeiten mitbringen, um in der Ausbildung aber auch später im Beruf erfolgreich bestehen zu können. Diese werden meist vor Einstellung durch Airlines in Eignungstests und Auswahlverfahren abgeprüft.

Selbsteinschätzung wichtig

Auch Flugschulen nehmen Bewerberinnen und Bewerber vor Ausbildungsbeginn genau unter die Lupe. Man ist jedoch gut beraten, sich selbst schon vor der Ausbildung kritisch zu hinterfragen und die eigenen Fähigkeiten auf den Prüfstand zu stellen. Neben „harten Skills“ wie beispielsweise räumlichem Vorstellungsvermögen, Multitasking, Mathematik und Englischkenntnissen, sollte es auch an „Soft Skills“ nicht mangeln. Dazu zählen unter anderem Teamfähigkeit und ein gutes Kommunikationsvermögen.

Interessierte sollten sich auch überlegen, ob der Arbeitsalltag des Berufspiloten zu ihnen passt. Je nach Unternehmen und geflogenem Muster ist man als Pilot häufig länger von zu Hause weg. Auf der Langstrecke kommen nicht unerhebliche Zeitzonendifferenzen hinzu. Frachtpiloten fliegen meist nachts. Und auch der Verdienst ist keinesfalls mehr so hoch, wie er einmal war. Kapitän-Gehälter jenseits der 150 000 Euro



Bis zu 100 000 Euro ohne Anstellungsgarantie in die eigene Ausbildung zum Berufspiloten zu investieren, will wohl überlegt sein

im Jahr gibt es zwar noch, das Lohnniveau sinkt jedoch – zu hoch ist der Kostendruck in der internationalen Luftfahrt geworden.

Ist die Entscheidung für die Ausbildung und damit für den Beruf gefallen, gilt es, die richtige Ausbildungsform zu finden. Die angestrebte Lizenz für das Fliegen von

Verkehrsflugzeugen ist häufig eine Berufspilotenlizenz (Commercial Pilot License, CPL) mit ATPL-Theoriekredit. ATPL steht für Airline Transport Pilot License. Man absolviert also die praktische Ausbildung zum Berufspiloten und legt die Theorieprüfung für die weitergehende Verkehrspilotenlizenz

INFO /

Sprechen wir übers Geld

In der Regel sind Piloten auch heute keine Geringverdiener, man kann gut vom Verdienst leben. Doch eine Berufspilotenausbildung ist äußerst kostenintensiv. Die Zeiten, in denen Airlines wie die Lufthansa den Auszubildenden nach bestandener Eignungstest einen großen Teil der Ausbildung vorab gezahlt und den Rest nach Anstellung vom Gehalt abgezogen hat, sind vorbei. Die Kranich-Airline bildet ihren Nachwuchs heute an der European Flight Academy (EFA) aus – auf Kosten der Schüler. So veranschlagt die EFA derzeit rund 105 000 Euro für ein vollumfängliches Training, das auf Aspiranten ohne fliegerische Vorkenntnisse zugeschnitten ist. Andere Flugschulen rufen – je nach bereits vorhandener Flugerfahrung, Umfang und Dauer der Ausbildung – Preise zwischen 40 000 und 110 000 Euro für ihre Lehrgänge auf. Wer solche Summen nicht auf dem Konto hat, muss sich also gut überlegen, ob es sinnvoll ist, einen Kredit in dieser Höhe aufzunehmen – und das ohne eine garantierte Anstellung nach Ausbildungsende.



Die optische Umgebungsdarstellung jenes Simulators, mit dem die österreichische AUA ihre Embraer-E195-Piloten schult, kommt der Realität sehr nahe

ab. Diese „frozen ATPL“ wandelt sich nach Erreichen einer Flugerfahrung von in der Regel 1500 Stunden zur vollwertigen ATPL. Die braucht man zum Beispiel als Kapitän auf Flugzeugen ab einer bestimmten Größe. Die CPL reicht aber für Copiloten und kleinere Maschinen.

Eine Alternative kann die Multi-Crew Pilot License (MPL) sein, mit der man nach Ende des Lehrgangs allerdings auf eine Tätigkeit in Zwei-Personen-Cockpits beschränkt ist. Eine weitere Entscheidung ist die für eine durchgehende (integrierte) oder eine modulare Ausbildung. Bei der integrierten Ausbildung

durchläuft man diese in kürzester Zeit (in der Regel 18 bis 24 Monate) in Vollzeit an einer Flugschule bis zum Abschluss der erwünschten Lizenz. Bei der modularen Variante absolviert man das Training Schritt für Schritt in einzelnen, in sich abgeschlossenen Abschnitten, an deren Ende jeweils eine geringwertige Lizenz oder Berechtigung steht. Das dauert zwar länger, hat aber den Vorteil, dass man nebenbei arbeiten und sich die Lizenz aus eigener Kraft finanzieren kann.

Einige Flugschulen bieten außerdem integrierte Lehrgänge für Airline-Kooperationspartner an. Dazu zählt zum Beispiel

die European Flight Academy, die für die Lufthansa-Group ausbildet, aber auch TFC. Sie bildet Nachwuchspiloten für Condor und Aerologic aus. Absolventen müssen vorab Eignungstests der Fluggesellschaften bestehen und haben im Anschluss an die Ausbildung gute Chancen, dort direkt einen Cockpitjob zu bekommen – auch wenn dies nicht garantiert ist. „Bisher wurden aber ausnahmslos alle Schülerinnen und Schüler aus den beiden Programmen von den Airlines übernommen“, erklärt Christian Käufer.

Eine weitere Möglichkeit ist die Kombination der Ausbildung mit einem Studium. Diese Möglichkeit bieten immer mehr Flugschulen an. „Die ATPL-Ausbildung um ein Studium zu erweitern, hat grundsätzlich nur Vorteile. Die Studiengänge sind aber nur dann empfehlenswert, wenn auch ein großes Studieninteresse besteht. Ansonsten sind die Anforderungen zu hoch. Mit einem Studium sind die Absolventen breiter aufgestellt und haben damit auch bessere Berufschancen“, sagt Jens Küper von RWL. Auch Christian Käufer sieht die Kombination mit einem luftfahrtbezogenen Bachelor-Abschluss positiv: „Es ist immer sinnvoll, neben der Fliegerei die Möglichkeit zu haben, sich ein zweites Standbein aufzubauen“, so der TFC-Chef.

Es scheinen also gute Zeiten zu sein, um eine Verkehrspilotenausbildung zu beginnen. Vor dem Hintergrund der hohen Kosten und der Unsicherheiten, mit denen derzeit die gesamte Wirtschaftswelt konfrontiert ist, gehört dennoch etwas Mut dazu. Die Job-Aussichten sind jedoch hervorragend – und die Möglichkeiten, eine Lizenz zu erwerben, vielfältig wie nie. • Martin Schenkemeyer

RWL
GERMAN FLIGHT ACADEMY

ATPL integriert/modular
ATPL + Studium
MCC, Type Rating



STEP INTO
THE COCKPIT

FRANKFURT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

htw saar Hochschule für
Technik und Wirtschaft
des Saarlandes
University of
Applied Sciences

HSB
Hochschule Bremen
City University of Applied Sciences



www.rwl-flight.de