



Vereinigung
Cockpit

Der Weg ins Cockpit





Inhaltsverzeichnis

Voraussetzungen	5	Verantwortung vs. Gehalt	9
Grundsätzliche Voraussetzungen	5	Jetset vs. Schichtarbeit	10
Mitzubringen sind: (Grundlegende Fähigkeiten)	5	Kurz oder lang	11
Eignungstest	6	Charter oder Linie	12
Medical	6	Und die Fracht?	12
Persönliche Herausforderungen	6	Allen gemeinsam	12
Der Weg zum Ziel	7	Dienstpläne	12
Verschiedene Ausbildungsmodelle	7	Bereitschaft	13
1. Modular	7	Wochenende	13
2. Ab-Initio (Integrated)	7	Flugzeit vs. Arbeitszeit	13
3. MPL	8	Risiko!	14
Ausbildungskosten	8	Geld ...	14
Ausbildung im Ausland	8	...oder Leben	14
Alternative oder Zusatzqualifikationen	8	Aussichten und Chancen	15
Karriere	9	Glossar	17

Pilotenberuf, was ist das eigentlich?

Sportlich und immer braungebrannt. Zuhause in den Metropolen der Welt. Arbeiten wo andere Urlaub machen. Fürstliche Gehälter und schnelle Autos.

Das ist noch immer ein weitverbreitetes Image des Pilotenberufes in der Öffentlichkeit. Dieser Ratgeber soll mit einigen dieser Mythen aufräumen und gleichzeitig auf dem Weg zu einem herausfordernden und faszinierenden Beruf unterstützen.



VORAUSSETZUNGEN

Neben einem entsprechenden Schulabschluss, dem erfolgreichen Bestehen von Eignungstests und einer amtlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung sollten Bewerberinnen und Bewerber weitere Fähigkeiten und Fertigkeiten mitbringen.

Grundsätzliche Voraussetzungen

- Es gibt keine gesetzlichen Mindestanforderungen bzgl. Schulabschluss, viele Airlines verlangen jedoch die allgemeine (seltener auch die fachgebundene) Hochschulreife
- Unabdingbar sind fließende Deutsch- und Englischkenntnisse, sowohl mündlich als auch schriftlich.
- Das Mindestalter für den Lizenzerhalt liegt bei 18 Jahren für den CPL(IR) und MPL, bei 21 Jahren für den ATPL. Die Ausbildung darf schon vorher begonnen werden.
- Medizinische Tauglichkeit Klasse I
- Bei den Eignungstests werden mindestens kognitive Fähigkeiten, Persönlichkeitseigenschaften, berufsspezifische sowie soziale Kompetenzen überprüft.
- Ebenfalls nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber in der Regel Grundvoraussetzung ist ein uneingeschränkt gültiger Reisepass.
- Bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung fließen die Punkte in Flensburg, mögliche Vorstrafen (insbesondere

Alkohol und Drogendelikte) und der generelle sowie familiäre Hintergrund mit ein.

Mitzubringen sind: (Grundlegende Fähigkeiten)

Zunächst einmal ist das Interesse an Physik, Mathematik und Technik (etwa Mittelstufen-Niveau) von hoher Bedeutung. Die Fähigkeit, breit gefächertes Wissen in großer Menge schnell aufzunehmen, spielt nicht nur in der Ausbildung eine große Rolle, sondern ist auch für das gesamte Berufsleben notwendig.

Der gesunde Menschenverstand, der bei lösungsorientierter Entscheidungsfindung hilft, sollte gut ausgeprägt sein. Im Berufsalltag wird das Management von komplexen Systemen, Aufgaben und Checklisten häufig auf die Probe gestellt, daher ist Talent zum strukturierten Arbeiten von Vorteil. Eine gute Beobachtungsgabe hilft bei der stetigen Kontrolle der eigenen Arbeitsschritte und ermöglicht eine Rückmeldung an Teampartner bei Abweichungen von vorgegebenen Verfahren. Dabei ist es wichtig die eigene Leistung realistisch einschätzen zu können.

Das spätere Arbeiten im Team bedarf einerseits Führungsqualitäten, andererseits auch die Fähigkeit in untergeordneter Position unterstützen zu können.

Nicht zuletzt erfordert das manuelle Steuern eines Fluggeräts eine gute „Auge-Hand-Koordination“.

Medical

Aufgrund der Anforderungen setzt der Pilotenberuf eine gute körperliche Verfassung und Gesundheit voraus. Zum Beispiel ist das Tragen einer Brille jedoch kein grundsätzliches Hindernis. Wir raten Interessierten zu einer Erstuntersuchung bei einem AeroMedical Center (AeMC). Eine Liste der AeMCs findet sich auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamtes (www.lba.de).

Eignungstests

Für die Einschätzung der persönlichen Eignung empfehlen wir dringend, bereits vor Beginn der Flugschulung das Absolvieren eines Eignungstests bei einem Anbieter (z.B. DLR oder Interpersonal). Diese werden teilweise durch Airlines verlangt und entsprechend anerkannt, geben jedoch in jedem Fall Aufschluss darüber, ob eine grundsätzliche Eignung besteht.

Persönliche Herausforderungen

Die meisten Airlines legen auf ein gepflegtes Äußeres und eine souveräne Ausstrahlung Wert, da die Crewmitglieder in der Öffentlichkeit als Repräsentierende ihrer Fluggesellschaft wahrgenommen werden. Sichtbare Piercings und Tattoos werden für gewöhnlich nicht akzeptiert.

Die Arbeitsstruktur trägt dazu bei mit vielen verschiedenen Menschen in Kontakt zu treten. Je nach Flugbetrieb kommen Angestellte aus unterschiedlichsten Kulturkreisen zusammen und treffen meistens mit jedem neuen Flugeinsatz auch auf eine andere Crew.

Regelmäßige Prüfungen begleiten Pilot:innen ein Leben lang und erfordern Resilienz gegen den damit verbundenen Stress. Das Lernen hört in der Berufslaufbahn nie auf, ebenso wenig wie die Beurteilung der eigenen Leistung. Daher ist Kritikfähigkeit zwingend erforderlich.

Flexibilität ist immer dann gefragt, wenn es um Dienstplanänderungen, Verspätungen (z.B. wegen schlechter



Wetterlage) oder eine Änderung des Stationierungsortes geht. Infolgedessen bedarf es eines erheblichen organisatorischen Aufwandes, um ein geregeltes Familienleben zu führen.

Der aus der Ausbildung resultierende finanzielle Aufwand kann in Verbindung mit vollen Dienstplänen und der zunehmenden Übernahme wirtschaftlicher Verantwortung zu einer hohen persönlichen Belastung im Beruf führen.

DER WEG ZUM ZIEL

Ausbildungsinhalte sind:

- 750 Stunden Theorie mit den Inhalten: Luftrecht, Luftfahrzeugtechnik, Instrumente, Masse und Schwerpunkt, Flugleistung, Flugplanung, menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie, Navigation, Betriebsverfahren, Aerodynamik, Sprechfunkverfahren
- Ca. 240 Flugstunden mit den Schwerpunkten: Sichtflug, Instrumentenflug, Aspekte für mehrköpfige Flugbesatzungen, Musterberechtigung

Verschiedene Ausbildungsmodelle

1. Modular

- Einzelne Pakete mit Erwerb des jeweiligen Berechtigungsscheines PPL, CPL, IR, ATPL
- dauert lange, hohe Selbstdisziplin
- selbst planbar, flexibel, nebenberuflich, aufwendige



Planung, auch Fernlehrgänge möglich

- Eigenfinanzierung

2. Ab-Initio (durchgehende Ausbildung)

- Komplettpaket, Abschluss mit CPL(IR) und gesamter Theorie für den ATPL („frozen ATPL“, Grundbedingung für den ATPL sind 1.500 Flugstunden Erfahrung)
- angebotene Finanzierungsmodelle sollten im Vorfeld gut geprüft und durchdacht werden
- schnellster Weg
- Organisation durch Flugschule
- nur in Vollzeit möglich

3. MPL (Multi-Pilot-License)

- nur in Verbindung mit einer Fluggesellschaft, welche die Ausbildungsinhalte verantwortet
- selten durch Fluggesellschaft vorfinanziert (in diesem Fall Rückzahlung der Kosten vom Gehalt)
- geringe Anzahl Flugstunden im Flugzeug, Schwerpunkt der Ausbildung im Simulator
- zunächst beschränkt auf mehrköpfige Flugbesatzungen (die Aufhebung dieser Beschränkung ist im Nachhinein möglich, sowie auch die Umwandlung in einen ATPL(A) ab 1500 Flugstunden)

Ausbildungsdauer, Ausbildungskosten

- in Deutschland 70.000-120.000 Euro reine Schulungskosten, je nach Modell
- je nach Arbeitgeber zusätzlich bis zu 50.000 Euro für den Erwerb einer Musterberechtigung (diese sind beim Erlangen eines MPLs schon inkludiert)
- Kosten für medizinische Flugtauglichkeitsuntersuchung

Ausbildung im Ausland

Eine komplette Ausbildung im nicht europäischen Ausland, vor allem in den USA, erscheint oftmals günstiger und geht schneller als in Europa. Diese führt zu einer kommerziellen Pilotenzulassung, die sich nicht in eine europäische Lizenz umschreiben lässt. Daraus folgt, dass immer eine neue Lizenz in der EU erworben werden muss. Es sind lediglich Ausbildungserleichterungen nach Beurteilung der ausbildenden Flugschule denkbar. Davon unberührt bleibt jedoch der Prüfungsumfang.

ALTERNATIVE, ODER ZUSATZQUALIFIKATIONEN

Es ist ratsam, neben der Pilotenausbildung einen Alternativplan zu haben, da der Wirtschaftszweig Luftfahrt starken Schwankungen unterworfen ist. Wenn bei Beendigung der Ausbildung kein Bedarf an Pilot:innen besteht, ist es hilfreich auf eine andere Einkommensmöglichkeit zurückgreifen zu können. Gerade in Phasen der Nichtbeschäftigung kann es zusätzlich zu weiteren Kosten kommen, um die eigene Lizenz aufrecht zu erhalten; beispiels-



weise für selbstfinanzierte Simulatorstunden oder einen Prüfungsflug. Ein weiteres Argument für einen validen Plan B ist der mögliche Verlust der medizinischen Tauglichkeit. Denn schon durch vergleichsweise geringfügige Verletzungen oder Krankheiten kann diese beeinträchtigt oder ganz entzogen werden.

Es gibt integrierte Studiengänge, die zusammen mit der Pilotenausbildung einen akademischen Abschluss ermöglichen. Die zusätzliche Qualifikation durch ein Studium kann in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ein zweites Standbein darstellen.

KARRIERE

Verantwortung vs. Gehalt

Die Flugkapitänin oder der Flugkapitän sind als Kommandant:innen für den gesamten Flug verantwortlich. Das beinhaltet den Zustand des Flugzeugs, die Richtigkeit und Vollständigkeit der Flugunterlagen und der an Bord befindlichen Dokumentation, die sichere Durchführung des Fluges, die korrekte Arbeit der Flug- und Kabinenbesatzung und das Wohlergehen von Passagieren und Crew. Die Verantwortung für die Crew erstreckt sich über die gesamte Flugrotation, für dessen Dauer Kommandantinnen und Kommandanten den übrigen Besatzungsmitgliedern disziplinarisch vorgesetzt sind. Einige Aufgaben der Kontrolle, Überwachung und Durchführung werden in der Regel an andere Besatzungsmitglieder

delegiert. Copilot:innen sind die Stellvertretenden der Kommandant:innen. Genaue Kenntnisse von Gesetzen und Verordnungen, von firmenspezifischen Vorschriften und den Besonderheiten von Flugzeug, Strecke und Ziel-flughäfen sind unabdingbar.

Die Fluggesellschaften erwarten darüber hinaus die Beachtung wirtschaftlicher Ziele bei der Flugdurchführung. Hinzu kommen zusätzliche Koordinationsaufgaben bei der Abfertigung am Boden.

Jedes Jahr stehen zwischen drei und fünf Trainings- und Beurteilungsflüge im Flugzeug und im Simulator an. Dabei werden neben dem fliegerischen Können auch Arbeitsstruktur, Kenntnisse über sich ändernde Vorschriften und neue Arbeitsanweisungen überprüft.

Als Gegenleistung gibt es ein Gehalt, das sich stark am Einsatzsegment orientiert. Gängige Gehaltsbestandteile sind:

- Grundgehalt
- Flugstundenbasierte Bestandteile, Mehrflugstundenzulage
- Abwesenheitsgeld
- Erfolgsabhängige Gehaltsbestandteile und Prämien
- Schichtzulage

Die Bezahlungsmodelle der Airlines unterscheiden sich deutlich voneinander. Es gibt Modelle, bei denen nach Flugdienst- oder Arbeitszeit bezahlt wird.

Meistens jedoch basiert das Gehalt auf reiner Flugzeit. Folglich werden Zeiten für Vor- und Nacharbeiten (auch zu Hause), Vorschriftenstudium, Schulungsereignisse oder Bereitschaftszeiten oft nicht bezahlt.

Über ein Jahr gesehen kann so das Grundgehalt sowie die Anzahl der vergüteten Flugstunden enorm schwanken. Das bedeutet, dass bei wenigen Inklusivstunden in den arbeitsreichen Sommermonaten Spitzengehälter erfolgen werden können, dafür in ruhigeren Monaten (Winter, eigener Urlaub) oder bei Krankheit mit minimalen Bezügen zu rechnen ist.

Das kann insbesondere dann kritisch werden, wenn von ohnehin geringem Anfangsgehalt noch Ausbildungsdarlehen von oft weit über 100.000 Euro zu tilgen sind. Kosten

für eine dringend angeratene Fluguntauglichkeitsversicherung (Loss of Licence, ca. 300 Euro monatlich) und eine adäquate Alters- und Übergangsvorsorge sind zu empfehlen. Denn auch wenn derzeit bis zum 65. Lebensjahr geflogen werden darf, existiert für die jüngere Generation bereits eine Rentenlücke. Zudem steigt mit dem Alter das Risiko, die medizinische Flugtauglichkeit zu verlieren.

Generell können Copilot:innen mit einem Monatsgehalt von 1.500 Euro bis 6.500 Euro brutto rechnen. Kapitän:innen erhalten zwischen 3.000 Euro und 12.000 Euro, wobei die Dauer bis zur Kapitänswerdung je nach Größe der Fluggesellschaft und Marktentwicklung zwischen drei und zwanzig Jahren beträgt.

Die Einteilung zur Kapitänsschulung wird überwiegend nach Betriebszugehörigkeit (Seniorität) vorgenommen, wobei es auch intransparente Beförderungsmodelle in nicht tarifierten Betrieben gibt. Die grundsätzliche Eignung als Hauptverantwortlicher eines Fluges sollte schon vor der Einstellung getestet werden.

Jetset vs. Schichtarbeit

Die Wahrheit ist: Die goldenen Zeiten sind vorbei!

Unterschiedliche Einsatzgebiete bedingen unterschiedlichen Lebensstil.

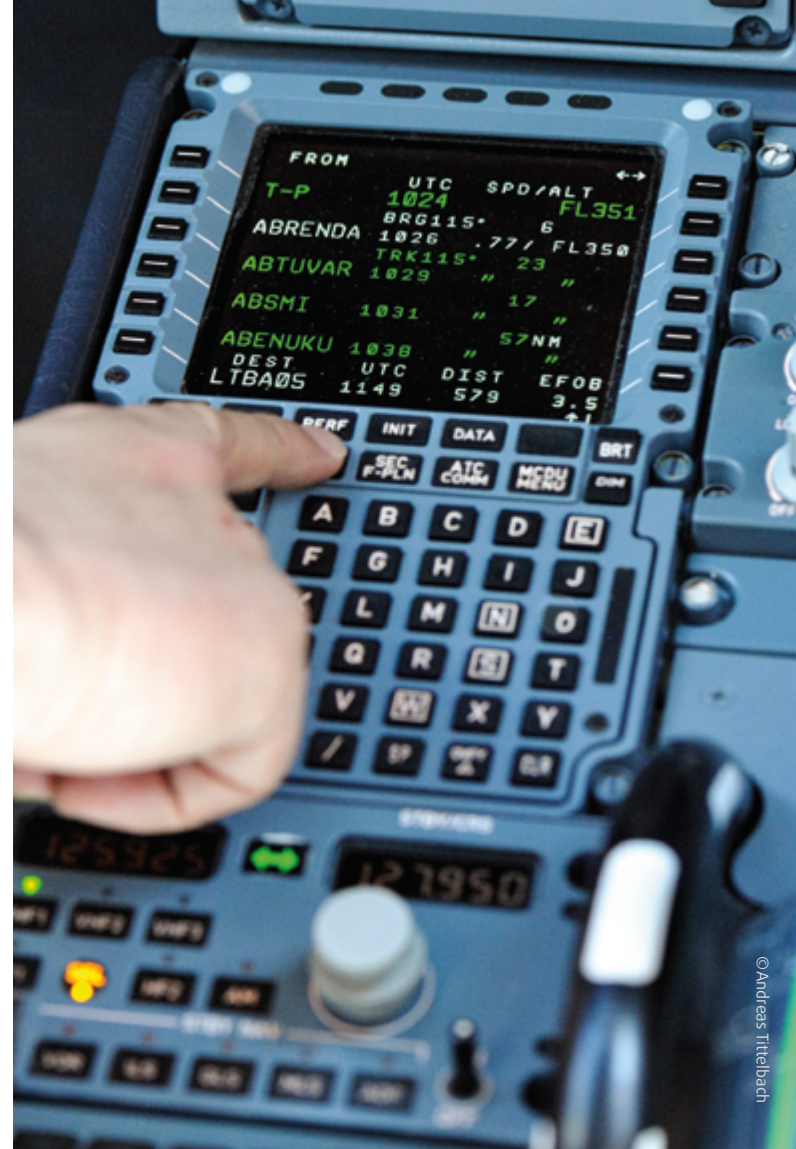


©Shutterstock M. Wisniewska

Kurz oder lang

Auf Kurzstrecke können bis zu sechs Flüge am Tag geplant werden. Hoher Zeitdruck, kurze Bodenzeiten und enge Dienstpläne sorgen für Spitzenbelastungen, führen aber auch zu jeder Menge fliegerischer Erfahrungen in vielfältigem Umfeld. Dienstfrei ist dann entweder wieder Zuhause oder es gibt eine kurze Nacht in einem Hotel. Flugzeug und Besatzung wechseln mitunter mehrmals am Tag. Innerhalb von sieben Tagen sind 60 Stunden Flugdienstzeit erlaubt und immer mehr Airlines betrachten dieses Limit als Planungsziel. Flugdienste können mit gewissen Einschränkungen bis zu 13 Stunden geplant und im Ausnahmefall auf 15 Stunden ausgedehnt werden.

Der Arbeitsalltag auf der Langstrecke sieht üblicherweise einen Flug pro Tag vor. Manchmal werden auch ein bis zwei zusätzliche kurze Flüge geplant, wenn es die maximale Flugdienstzeit zulässt. Die Arbeitszeit kann mit drei Besatzungsmitgliedern im Cockpit auf bis zu 18 Stunden Regelarbeitszeit erweitert werden, in Ausnahmefällen sogar bis zu 20 Stunden. Die Mindestruhezeiten hängen von der Zeitzonendifferenz zwischen Start- und Landeflughafen ab. Meistens erfolgt der Rückflug nach 24 Stunden. Die aus früheren Zeiten bekannten Wochenstopps sind auch im Charterbusiness mittlerweile sehr dünn gesät. Hin- und/ oder Rückflug erfolgen bei Nacht. Außerdem machen Pilot:innen auf der Langstrecke oft nur eine bis fünf Landungen im Monat, und müssen teilweise die





Pflichtlandungen (drei in 90 Tagen) im Simulator nachholen.

Charter oder Linie

Im Charterbetrieb werden hauptsächlich Urlaubsziele bedient. Das bedeutet nicht nur, dass es sich dabei um malerische Inseln und exotische Ziele handelt, sondern diese auch häufig

fliegerisch anspruchsvolle und mäßig ausgestattete Flughäfen haben. Die Hauptarbeitszeit liegt in der Hochsaison der Reisezeit. Daraus folgt, dass die eigenen Urlaubsmöglichkeiten in den Ferien oft eingeschränkt sind und es herausfordernd sein kann, dies mit dem Familienleben zu vereinbaren. Im Winter verhält es sich genau umgekehrt: Viel freie Zeit und je nach Bezahlungsmodell eventuelle finanzielle Einschränkungen.

Die Anflugziele im Linienbetrieb konzentrieren sich auf Wirtschaftszentren und Großstädte. Hier treffen lebhaft und gut ausgestattete Flughäfen auf überfüllte Lufträu-

me, lange Wartezeiten und eine gute Infrastruktur am Übernachtungsort. Die saisonalen Schwankungen des Arbeitsaufkommens sind geringer als im Charterbereich.

Und die Fracht?

Die Flüge liegen oft in der Nacht und antizyklisch, also entgegen der üblichen Verkehrsströme. Das Spektrum der Einsätze ist weit. Es gibt sowohl einfache Hin- und Zurück-Verbindungen, als auch Rundreisen mit mehreren Stopps an verschiedenen Zielen. Die Länge eines Flugeinsatzes schwankt zwischen einem und üblicherweise bis zu sieben Tagen.

Allen gemeinsam

- Dienstpläne

Der Einfluss auf den persönlichen Dienstplan ist beschränkt und es gibt unterschiedlichste Formen der Mit-

gestaltung. Arbeitseinsätze können einzelne Flüge, Mehr-
tagesumläufe oder längere Arbeitsblöcke, freie Tage oder
Tagesblöcke sein. Diese werden nach Planungsvorgaben,
Flottenzugehörigkeit oder einem Gerechtigkeitssystem
zugeteilt. Ein Arbeitsplan gilt meistens für einen Monat
oder rollierend für die nächsten zwei bis vier Wochen. Die
Veröffentlichung findet meist am Monatsende des Vor-
monats statt, so dass eine längerfristige Planung von Ter-
minen nicht immer ganz einfach ist.

- **Bereitschaft**

Neben Flugdiensten und Trainingsereignissen gibt es auch
Bereitschaftsdienste, um Unregelmäßigkeiten aufzufan-
gen.

Nach telefonischer Benachrichtigung muss man innerhalb
einer vorher festgesetzten Zeit abflugbereit am Einsatz-
ort erscheinen. Dabei wird zwischen der Kurzzeitbereit-
schaft (mit einer Karenzzeit von ein bis drei Stunden) und
Langzeitbereitschaft (die nach Aktivierung etwa sechs
oder zwölf Stunden Zeit haben) unterschieden. Manche
Flugbetriebe weisen wiederum keine Bereitschaftsdien-
ste aus und erwarten durchgehende Erreichbarkeit, sowie
das Entgegenkommen bei kurzfristigen Dienständerun-
gen.

- **Wochenende**

Die europäischen Flugdienstzeitregelungen sehen eine
Ruhezeit von 36 Stunden innerhalb von sieben aufein-

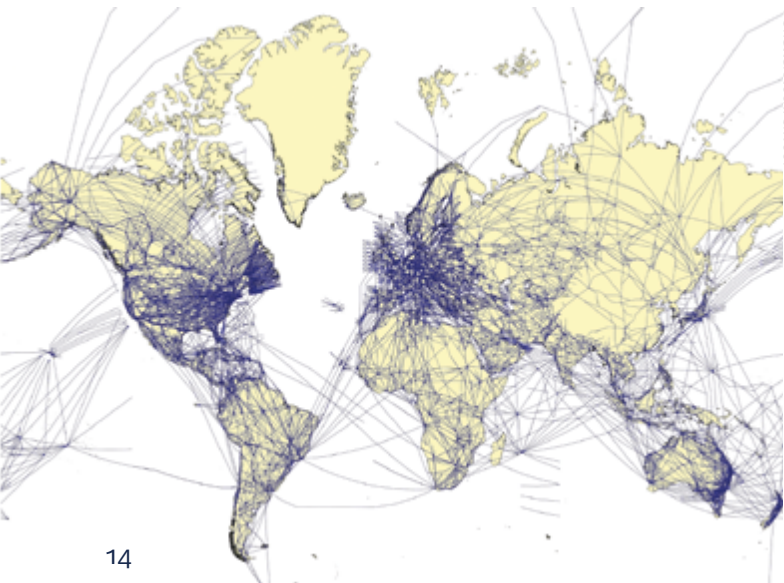
anderfolgenden Tagen vor. Da diese Periode jederzeit
beginnen kann, liegen die freien Tage meist nicht am
Wochenende. Zusätzlich zählen Ferienzeiten, Feiertage,
Ostern und Weihnachten zu ganz normalen Arbeitstagen.
In tariflichen Regelungen stocken manche Fluglinien den
gesetzlichen Mindesturlaub von vier Wochen daher auf,
so dass ihre Mitarbeitende bis zu sechs Wochen Urlaub
erhalten können (abhängig bspw. von der Betriebszuge-
hörigkeit).

Flugzeit vs. Arbeitszeit

Neben der reinen Flugzeit umfasst die Arbeitszeit alle
Vor- und Nacharbeiten des Fluges. Diese beinhalten Tä-
tigkeiten wie die Durchsicht der dienstlichen Emails, Be-
arbeitung der Flugunterlagen, Briefings mit Cockpit- und



Kabinenbesatzung, die Vorbereitung des Flugzeugs, der Abschluss des Fluges, die Vervollständigung der Dokumentation und zu guter Letzt die Einreise und Abschlussbesprechung. Oftmals wird jedoch nur die Zeit zwischen dem Anlassen und Abstellen der Triebwerke gezählt, um die bezahlungswirksamen Stunden zu berechnen. Wartezeiten wegen fehlender Passagiere, schlechten Wetters oder Streiks werden nicht vergütet und es gibt auch keine klassischen Pausenregelungen wie sie in anderen Berufen üblich sind. Daneben findet die Vorbereitung auf Flüge oder Trainingsereignisse sowie das Studium der Vorschriften größtenteils in der Freizeit statt.



Risiko!

- Geld ...

Die größten wirtschaftlichen Risiken für Piloten sind einerseits der Verlust der medizinischen Flugtauglichkeit, der zwangsläufig den Verlust des Arbeitsplatzes nach sich zieht, andererseits Insolvenzen von Flugbetrieben, weil sich damit auf einen Schlag viele gleich qualifizierte Bewerber auf den Arbeitsmarkt drängen. Wenn gleichzeitig die gesamtwirtschaftliche Lage schlecht ist, gestaltet sich auch der Berufsstart nicht immer ganz einfach. Denn dann müssen junge Pilotinnen und Piloten ohne viel Flugerfahrung sich um dieselben Jobs bewerben, wie Kolleginnen und Kollegen, die schon viele Jahre im Beruf tätig sind. Daraus kann der Druck entstehen, prekäre Arbeitsverhältnisse wie Pay2Fly oder eine nicht sofort erkennbare Scheinselbstständigkeit einzugehen.

- ...oder Leben

Arbeitsbedingte körperliche Stressoren wie trockene Luft, Lärm, ungünstige Lichtverhältnisse, sitzende Tätigkeit, Nachtdienste, Jetlag, Arbeitsverdichtung und kurze Erholungspausen stellen eine genauso hohe Belastung dar wie psychische Einflussfaktoren. Häufig wechselnde Kolleginnen und Kollegen, Abwesenheit von Freunden und Familie, schlechte Vereinbarkeit von Dienstplan und Sozialleben, mangelnde Planbarkeit des Privatlebens, hohe Verantwortung bei steigenden wirtschaftlichen Anforderungen und ständiger Zeitdruck belasten unterschiedlich stark.

Infolge der kosmischen Strahlung gehört das fliegende Personal weltweit zu den Berufsgruppen mit der höchsten Strahlenbelastung. Die Auswirkungen dieser Strahlenexposition auf die Gesundheit sind durch epidemiologische Studien noch nicht abschließend geklärt. Daher ist es zu empfehlen, die individuelle Strahlendosis zu überwachen. Die Airlines sind gesetzlich zur Aufzeichnung der individuellen Strahlendosis verpflichtet.

AUSSICHTEN UND CHANCEN

Wie wenig andere Arbeitsmärkte hängt die internationale Luftfahrt stark von der globalen Wirtschaftssituation ab. Vergangene Krisen wie 9/11 (2001), SARS (2003), die Finanzkrise (2008) oder zuletzt die Covid-19-Pandemie (2020) zeigten dies immer wieder.

Unter anderem deshalb gestaltet sich die Prognose des Arbeitsmarktes für Pilot:innen als schwierig.

Auch die Einstellungsgespräche der Airlines können ein weiteres Hindernis darstellen. Der Großteil der Flugschulen ist nicht mehr mit einer Fluggesellschaft verknüpft und verfolgt naturgemäß eigene wirtschaftliche Interessen. Dort kann der Verkauf an Ausbildungsplätzen eine höhere Rolle spielen, als die wirkliche Eignung der Flugschulinteressenten für den Beruf im Cockpit festzustellen. Somit wäre es möglich von einer Flugschule fertig ausgebildet zu werden und danach kein Jobinterview zu bestehen.

Ein selbst bezahltes Typerting oder Pay2Fly mögen zwar kurzfristig die Gelegenheit bieten, Flugstunden zu sam-

eln, langfristig jedoch verbessern sie in keiner Weise die Aussichten auf eine Anstellung. Sie belasten vor allem das eigene Konto, da die Kosten der zu zahlenden Flugstunden das eigene Gehalt aufwiegen oder gar übersteigen.

Freiberufliches Fliegen ist hauptsächlich in der Business Aviation verbreitet. Das Flugpersonal ist selbstständig und wird rein nach geleisteter Flugzeit entlohnt. Airline und Cockpitpersonal gehen eine lockere Verabredung ein und wenn es Aufträge gibt, wird ein Flug angeboten. Das Modell des Contractor Pilots zielt in diese Richtung, könnte sich aber im Hinblick auf Scheinselbstständigkeit als problematisch erweisen.

Sicher ist, dass sich das Berufsbild weiterhin stark verändert. Aktuell wollen die ersten Flugbetriebe auf langen Strecken auf das dritte Cockpit-Crewmember verzichten und es gibt starke Bestrebungen auch das Zweipersonen-Cockpit in Zukunft auf eine Person zu reduzieren.

ation verbreitet. Das Flugpersonal ist selbstständig und wird rein nach geleisteter Flugzeit entlohnt. Airline und Cockpitpersonal gehen eine lockere Verabredung ein und wenn es Aufträge gibt, wird ein Flug angeboten. Das Modell des Contractor Pilots zielt in diese Richtung, könnte sich aber im Hinblick auf Scheinselbstständigkeit als problematisch erweisen.

Sicher ist, dass sich das Berufsbild weiterhin stark verändert. Aktuell wollen die ersten Flugbetriebe auf langen Strecken auf das dritte Cockpit-Crewmember verzichten und es gibt starke Bestrebungen auch das Zweipersonen-Cockpit in Zukunft auf eine Person zu reduzieren.

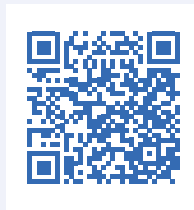
Fazit

Bei aller Veränderung und Herausforderung ist das Cockpit noch immer ein einzigartiger Arbeitsplatz, der durch Anspruch, Vielseitigkeit, sowie eine sehr hohe Verantwortung heraussticht. Diese Verantwortung beginnt schon vor der Bewerbung durch eine fundierte Selbsteinschätzung, ob der Beruf überhaupt in Frage kommt und wenn ja, welches der persönlich passende Weg ins Cockpit ist.

Informieren Sie sich umfassend bevor Sie sich entscheiden. Sie werden viel Zeit, Mühe und Geld aufwenden müssen, um Ihren Traumberuf zu erlangen.

Weiterführende Tipps und eine Checkliste zur Auswahl der Flugschule finden Sie auf unserer Homepage: www.vcockpit.de

Die Vereinigung Cockpit setzt sich seit über 50 Jahren für die Flugsicherheit und die Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder ein. Wir stehen dafür, dass prekäre Beschäftigungsverhältnisse in unserem Beruf nicht zur Normalität werden und der Pilotenberuf seinen Wert erhält. Bei Interesse an einer Mitgliedschaft einfach den QR-Code einscannen!



Glossar:

- AeroMedical Center: Ärztlich geführtes Zentrum in dem die Untersuchungen für den Erwerb oder Erhalt des Medizinischen Tauglichkeitszeugnisses (engl. Medical) durchgeführt wird.
- ATPL = Airline Transport Pilot Licence: Die Verkehrspilotenlizenz erlaubt das Führen von Flugzeugen oder Hubschraubern als verantwortlicher Pilot im gewerbsmäßigen Betrieb (Einzel oder Mehrpersonenbesatzung).
- Bodenzeiten: Zeit zwischen Ankunft des Flugzeuges auf der Parkposition bis zum Verlassen dieser.
- CPL (IR) = Commercial Pilot Licence (Instrument Rating): Die Berufspilotenlizenz wird auch ‚Frozen ATPL‘ genannt. Diese erlaubt das Führen von Flugzeugen als verantwortlicher Pilot in Ein-Personen-Cockpits. Als Kapitän:in in Mehr-Personen-Cockpits ist ein ATPL nötig.
Flottenzugehörigkeit: Organisatorische Zuteilung zu einem Flugzeugstypen innerhalb eines Flugbetriebes. Zum Beispiel: Entweder zu Boeing 757 oder Airbus A320.
- Flugrotation: Arbeitsblock innerhalb eines Monats welcher nach 1-5 Tagen wieder abgeschlossen ist und vorgeschriebene Flüge (ggfs. mehrere pro Tag) enthält.
- Loss of Licence = Fluguntauglichkeitsversicherung: Spezielle Berufsunfähigkeitsversicherung, welche die Aberkennung des Medicals (siehe Medical) versichert. Durch die hohen Anforderungen des Medicals gibt es wenige spezialisierte Anbieter und deutlich höhere Policen.
- Frozen ATPL: siehe CPL (IR)
- Instrumentenflug: Ein Flug, welcher nach Instrumentenflugregeln durchgeführt wird. Das Steuern des Flugzeuges erfolgt über den Blick auf die Instrumente, welche die Lage im Raum darstellen. Das Schauen aus dem Fenster ist nur zur Landung nötig. Fast alle Flüge in der Verkehrsfluffahrt werden nach diesen Regeln durchgeführt.
- Lizenz: Ein durch die Behörde ausgestellter Erlaubnisschein, welcher mitgeführt werden muss. Dazu zählen ATPL, CPL oder Medical.
- Medical: Eine Lizenz mit welcher die medizinische Tauglichkeit bescheinigt wird. Sie muss jährlich (ü41 halbjährlich) verlängert werden und beinhaltet diverse ärztliche Untersuchungen (u.a. Hör-, Seh- und Bluttest sowie EKG).
- Medizinische Tauglichkeit Klasse 1: Höchste Stufe der medizinischen Tauglichkeit (siehe Medical).
- Mehrköpfige Flugbesatzung: Die Cockpitbesatzung besteht verpflichtend aus mindestens zwei Piloten.
- Musterberechtigung: Diese gestattet das Führen eines speziellen Flugzeugtyps und wird in die Lizenz (s.o.) eingetragen. Sie muss separat und zusätzlich zur Lizenz erworben werden und verfällt nach einer gewissen Zeit.

- Pay2Fly: Umstrittenes Geschäftsmodell bei dem Piloten kein Gehalt erhalten, sondern selbst dafür bezahlen arbeiten zu dürfen. Damit erlangen sie Flugstunden zum Erwerb oder Erhalt ihrer Lizenz.
- PPL = Privat Pilot Licence: Die Privatpilotenlizenz erlaubt das weltweite nichtgewerbliche Führen von Flugzeugen.
- Seniorität = Betriebszugehörigkeit: Angestellte mit einer längeren Dienstzeit beim selben Arbeitgeber haben Vorrang vor später eingestellten Kollegen. Das gilt zum Beispiel für Beförderungen. Es verhindert den Konkurrenzkampf und erhöht somit die Sicherheit.
- Sichtflug: Flug welcher nach Sichtflugregeln durchgeführt wird. Eine Sicht auf den Horizont und die Umgebung ist verpflichtend. Im Gegensatz zum Instrumentenflug ist hier ein Durchflug durch Wolken zum Beispiel verboten.
- Typerating: In die Lizenz eingetragene Berechtigung zur Führung des Flugzeugtyps (z.B. Airbus A320, B737, usw.)
- Zuverlässigkeitsüberprüfung: Sicherheitsüberprüfung der Behörden nach §7 Luftsicherheitsgesetz alle 5 Jahre, um den Zugang der Sicherheitsbereiche des Flughafens zu erhalten.



VEREINIGUNG COCKPIT e.V.
Deutschlands Berufsverband der Pilotinnen und Piloten
German Air Line Pilots' Association

Unterschweinstiege 10
60549 Frankfurt
Tel: +49 (0)69 695976-0
Fax +49 (0)69 695976-150

www.vcockpit.de