

Fokus Flugschulen

SEITE K14 /// SAMSTAG/SONNTAG, 26./27. JUNI 2010 /// DIEPRESSE.COM



Der Traum vom Fliegen ist hart erarbeitet: Eignungstest, theoretische Ausbildung und praktisches Training pflastern den Weg ins Cockpit.

JARA

Piloten. Der Weg zum Herrn der Lüfte ist lang, hart und teuer. Später winken jedoch hohe Verdienstmöglichkeiten und ein gutes Image. Ein Blick auf einige grundlegende Ausbildungsmöglichkeiten.

VON PATRICK BALDIA

Ein Beruf für Willensstarke

Zum Abheben: Auch wenn der Beruf Pilot längst nicht mehr das gleiche Ansehen genießt wie noch vor einigen Jahrzehnten und die Flugbranche gleichzeitig von der Krise arg durchgebeutelt wurde, so übt der Traum vom Fliegen nach wie vor eine große Faszination auf viele junge Menschen aus. Ob Privat-, Business-Jet- oder Linienflugpilot – dank einer Reihe unterschiedlichster Flugschulen lässt sich dieser Berufsraum verwirklichen. Experten glauben auch, dass sich die Jobperspektiven bald wieder bessern könnten. Bei der vor zwei Jahren gegründeten Tiroler Flugschule Fly West etwa ist man mit dem Zulauf der Studenten durchaus zufrieden, wie Geschäfts-

führer Reinhard Mussmann berichtet. Neben dem Stammpersonal von drei Personen sind die sieben Lehrer, die aus dem Cargo-, Passagier- und Business-Jet-Bereich kommen, freie Mitarbeiter.

Grundausbildung für alle gleich

Die Berufspilotenschüler sind durchschnittlich zwischen 18 und 25 Jahre alt, bei der Privatpilotenausbildung ist das Durchschnittsalter etwas höher. „Was unsere Schüler später einmal machen, entscheidet sich oft erst im Laufe der Ausbildung. Vielen winkt später die Chance, in einen Job einzusteigen, bei dem sie sich auch weiterentwickeln können“, so Mussmann. Die Grundausbildung bei

Fly West ist jedenfalls für alle Piloten gleich. Nach der ersten Ausbildungsstufe – Privatpilotenschein (oder PPL, Private Pilot Licence) folgen Instrumentenflugberechtigung, Berufspilotenschein (CPL) und Linienpilotenschein (ATPL). Zum Linienpiloten lassen sich derzeit in Innsbruck 21 Personen ausbilden. Steigenden Bedarf sieht Mussmann etwa an Piloten für Business-Flieger. Günter Bald, General-Manager der AeronautX Luftfahrtschule, sieht in diesem Bereich zwar krisenbedingt derzeit eine gewisse Zurückhaltung bei Einstellungen, möchte aber dennoch nicht von einer Ausbildung zum Berufspiloten abraten: „Wer jetzt beginnt, kann in zwei Jahren

mit besseren Rahmenbedingungen rechnen.“ Ohne entsprechende Englischkenntnisse geht in der Branche jedoch nichts. Wer zudem auf einen Job als Linienpilot abzielt, hat in einem Alter unter 25 die besten Chancen. „Berufsanwärter sollten willensstark und teamfähig sein. Das reibungslose Zusammenspiel zwischen Kapitän und seinem Ko ist dabei besonders wichtig“, betont Bald. Dementsprechend müssen sich angehende Piloten an der Verkehrsfliegerschule Business Flight Salzburg (BFS) vor der JAR-FCL-Ausbildung erst einem Eignungstest unterziehen, bei dem geprüft wird, ob die Persönlichkeit des Kandidaten auch den Anforderungen ent-

spricht. Ebenfalls top müssen das technisch-physikalische Grundwissen sowie Konzentrationsfähigkeit sein. Die von AeronautX angebotene 15-monatige Ausbildung zum Linienpiloten findet am Flughafen Linz/Hörsching statt. Die Schüler werden überwiegend von erfahrenen Berufspiloten unterrichtet. Die Vollzeitausbildung ist in Modulen aufgebaut.

Hartes Training

„Wir verlangen viel von unseren Schülern, etwa eine entsprechende Vorbereitung auf den Unterricht“, meint der Experte. Trotzdem liege die Drop-out-Quote bei null Prozent. AeronautX-Absolventen sind unter anderem bei Fly Niki, Lufthansa, Tyrolean, Aerocharter, Ryanair und Air Berlin untergekommen. Im Mai wurde eine Kooperation mit Fly Niki vereinbart. Ab dem dritten Quartal dieses Jahres wird AeronautX die von der Airline vorselektierten Kandidaten zu Linienpiloten ausbilden. Bei der „Multi Pilot License“ handelt es sich um eine in Österreich neuartige Form der Ausbildung. Das Ziel: Die künftigen Piloten sollen sich während des Studiums mit jenem Flugzeugtyp vertraut machen, mit dem sie später fliegen werden.

Auf große Herausforderungen müssen sich Militärpiloten des Österreichischen Bundesheeres einstellen, erklärt Martin Paier vom Referat Militärflurfahrt-Personalwesen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule (FIFIATS). Die FIFIATS ist seit drei Jahren für die Ausbildung des Pilotennachwuchses im Bundesheer zuständig. Anwärter müssen eine fünfjährige medizinische und psychologische Untersuchung über sich ergehen lassen. In einem zweiten Schritt werden im Rahmen eines Eignungstests am Institut Flieger der FIFIATS in Zeltweg das fliegerische Gefühl, Teamfähigkeit sowie das gruppenspezifische Verhalten getestet. Zum dreimonatigen Eignungstest gehören fünfundzwanzig Flugstunden sowie der Erwerb des allgemeinen Funktelefonistenzeugnisses für den Flugdienst. Erst nach dem erfolgrei-

Fortsetzung auf Seite K15

AERONAUTX

www.aeronautx.at MISSION:POSSIBLE

Lernen von den Profis

Flugschule der OAMTC-Flugrettung.
Praxisnahe Ausbildung durch erfahrene Einsatzpiloten.
Typenschulung EC135, TRI(H), TRI(H) Typenerweiterung und IR(H).
→ flightacademy@oamtc.at

www.oamtc.at/flugrettung

Learn to Fly

CPL/ATPL Ausbildung ab initio EUR 55.000,-

Diamond DEXE Flugschule Flugplatz Wr. Neustadt Ost

- ✂ Ausbildung ab initio vom Fußgänger zum Berufspiloten CPL/ATPL, berufs begleitend oder intensiv
- ✂ Mit den weltweit modernsten Flugzeugen der Diamond Aircraft Katana DA20, DA40 und Twinstar DA42 NG mit Austro Engine, Glascockpit, Garmin 1000, GFC 700 und Traffic Advisory
- ✂ Für Leute die sich den Traum ihres Lebens erfüllen wollen bieten wir vom 5. - 17. Juli einen PPL Intensiv-Theoriekurs in Wr. Neustadt; Flugpraxis im Anschluss nach individueller Vereinbarung; der Kurs ist auch als Einstieg in die modulare Berufsausbildung geeignet.
- ✂ Weitere Kurse: PLL ab 12.9., IFR/CPL/ATPL ab 17.9., FI/CRI ab 26.8.2010
- ✂ Kursanmeldung noch möglich – informieren Sie sich noch heute!

Tel.: +43 (0)2622 20652 • Fax: -30 • e-mail: flugschule@dexe.at • www.diamondair.at



Flugbegleiter. Der Job des Flugbegleiters hat nichts von seiner Attraktivität eingebüßt, auch wenn er körperlich fordernd ist. Abwechslung, kurze Ausbildungszeit und viele Ortswechsel machen ihn interessant.

VON ERNST POHN

Heute Wien, morgen Shanghai

Das Image des Traumjobs wird er einfach nicht los, der Beruf des Flugbegleiters. Immerhin bietet er die Möglichkeit, binnen kürzester Zeit die ganze Welt kennenzulernen. Nur die Berufsbezeichnung Stewardess/Steward hat schon längere Zeit ausgedient. „Der Beruf ist nach wie vor beliebt, weil er kein Nine-to-Five-Bürojob mit täglich gleicher Routine ist. Er bietet große Abwechslung und man hat ständig mit neuen Leuten zu tun“, sagt Christian Euler-Rolle, Personalchef bei Niki Laudas Fluglinie Niki.

Rund 100 Bewerber werden jeden Monat von der Fluglinie ins Assessment-Center nach Wien eingeladen. Die Aufnahme-prozedur dauert einen Tag und beinhaltet Wissenstest, persönliches Gespräch und ein kurzes Rollenspiel. Rund dreißig Leute werden monatlich aufgenommen und in die anschließende Ausbildungsphase geschickt. „Wir expandieren derzeit sehr schnell, daher haben wir großen Bedarf an Personal“, sagt Euler-Rolle.

Anders ist es bei der AUA. Dort herrscht im Moment Aufnahme-stopp. „Derzeit führen wir auch keine Assessments für Flugbegleiter durch“, sagt AUA-Pressesprecherin Patricia Strampfer.

Kurze Ausbildungszeit

Um den Beruf auszuüben, ist keine jahrelange Ausbildung notwendig. Ist die Hürde des Assessments erst einmal genommen, muss nur noch eine mehrwöchige Ausbildung absolviert werden. Die Dauer variiert je nach Fluglinie und beträgt rund fünf bis acht Wochen. In dieser Zeit werden die Grundlagen der Flugsicherheit

gelehrt und alle notwendigen Maßnahmen für den Notfall trainiert. Auch die Einschulung für die Passagier-Service-dienste steht in dieser Zeit auf dem Programm. Nach zwei Einweisungsfügen steht dem berufsmäßigen Cityhopper schließlich nichts mehr im Wege.

Grundsätzlich bestehen die Hauptaufgaben von Flugbegleitern in der Gewährleistung der Sicherheit an Bord und der Betreuung der Fluggäste. Es ist ein verantwortungsvoller Job, da es im Ernstfall an ihnen liegt, innerhalb kürzester Zeit das Flugzeug zu evakuieren. Sie müssen imstande sein, Feuer zu bekämpfen und im Falle des Falles schnellstmöglich die richtigen Maßnahmen einzuleiten. Im Normalfall sehen die Fluggäste ja bloß das Servieren von Speisen und Getränken, weshalb Flugbegleiter in der Öffentlichkeit häufig als einfache Servicekräfte gesehen werden.

Flexibilität und Hausverstand

„Als Flugbegleiterin sollte man flexibel sein, eine natürliche Freundlichkeit besitzen und idealerweise eine gute Portion Hausverstand mitbringen“, sagt Walpurga Zechner, die seit über zwanzig Jahren in diesem Beruf tätig ist und zuvor bei der AUA, derzeit bei Fly Niki für das Kabinenpersonal zuständig ist. Aufstiegschancen bietet der Job insofern, als man sich vom Junior- zum Senior-Flugbegleiter hocharbeiten und danach als Trainer oder Supervisor arbeiten kann.

Für diesen Beruf gelten auch gewisse (körperliche) Anforderungen, die aber von Fluglinie zu Fluglinie variieren. Eine gute gesundheitliche Verfassung ist Vo-



Flexibilität und natürliche Freundlichkeit gehören zu den beruflichen Voraussetzungen für Flugbegleiterinnen.

[Bildfoto]

raussetzung, oft werden auch bestimmte Mindestkörpergrößen gefordert. Dies nicht aus optischen, sondern aus praktischen Gründen, da zu kleine Flugbegleiter bei großen Flugzeugen auf die Hilfe anderer angewiesen wären, etwa beim Schließen der Staufächer. Bei den österreichischen Fluglinien AUA und Niki ist eine abgeschlossene Schul- oder Berufsausbildung sowie fließendes Deutsch und Englisch gefordert. Offizielle Altersbeschränkungen nach oben haben österreichische Fluglinien nicht. Dennoch ist der Altersdurchschnitt niedrig, bei den Berufsanfängerinnen liegt er etwa zwischen 20 und 25 Jahren,

berichtet Euler-Rolle. Was auch damit zusammenhängt, dass der Job körperlich ziemlich anstrengend ist. Die unregelmelten Arbeitszeiten bei Tag und Nacht sowie der regelmäßige Jetlag tragen das Ihre dazu bei. „Man muss

langfristig lernen, auf seinen Körper zu hören und in der Freizeit ganz bewusst die Ruhepausen zu nutzen, um Energie zu tanken“, sagt Zechner. Sonst würde man die Energie für diesen Job bald nicht mehr aufbringen können.

Anforderungen an Flugbegleiter

- ▶ Abgeschlossene Schul- bzw. Berufsausbildung
- ▶ Fließendes Deutsch und Englisch
- ▶ Gepflegtes Erscheinungsbild und ausgezeichnete Umgangsformen
- ▶ Kommunikations- und Teamfähigkeit

- ▶ Flexibilität und Stressresistenz
 - ▶ Diplomatie
 - ▶ Mindestgröße: variiert je nach Fluglinie
 - ▶ Mindestalter: 18 Jahre
- www.flyniki.com
www.austrianairlines.at

FORTSETZUNG VON SEITE K14



Beruf für ...

chen Bestehen dieser Testphase werden die Anwärter zur Ausbildung zugelassen. Nach der dreijährigen Ausbildung und dem Erreichen der Einsatzpilotenfähigkeit müssen sich die frischgebackenen Militärpiloten für acht Jahre beim Bundesheer verpflichten. Wer dazu nicht bereit ist, muss die Ausbildungskosten von rund 200.000 Euro zurückerstatten. Auch anderswo geht es um viel Geld: Wer sich etwa von Fly West in Innsbruck ausbilden lassen will, muss 10.000 Euro auf den Tisch legen, angehende Berufspiloten müssen 60.000 Euro lockermachen. Gleich viel kostet die Berufspilotenausbildung der BFS. Etwas mehr, nämlich 68.000 Euro, verlangt AeronautX. Als Ausgleich winken später aber die höheren Verdienstmöglichkeiten. Bei der AUA werden die Kosten von rund 60.000 Euro vorfinanziert. Allerdings laufen derzeit wegen Umstrukturierungen keine Kurse.

Anbieter

Auswahl

- www.skyflightacademy.aero
- www.flyniki.com
- www.pilotrecruitment.at
- www.fly-west.at
- www.diamondair.at
- www.aeronautx.at
- www.mfu-wien.at
- www.fluglehrer.at

PPL
ME
IR
CPL
ATPL

take off best.

Fly-West GmbH
Flight Training Organisation A-134-JAR
Serlesstr. 17-19 - A-6063 Innsbruck Rum
Tel: +43 (0) 512 214600 - info@fly-west.at

flywest
FLIGHT TRAINING CENTER

www.fly-west.at

HOCH HINAUS FÜR ÖSTERREICH.

Wir bieten jungen Österreicherinnen und Österreichern neue Chancen – auch über den Wolken. Mit der exklusiven Ausbildung zum **Militärpilot bzw. -pilotin** werden Sie für den Einsatz im In- und Ausland vorbereitet. Wir suchen Persönlichkeiten mit einem gemeinsamen Ziel: Menschen zu helfen.

Nähere Infos unter piloteninfo@bmlvs.gv.at anfordern oder unter www.bundesheer.at abrufen.

Mag. Norbert Darabos
Verteidigungs- und Sportminister

www.bundesheer.at

BUCHTIPPS

Fliegen als Beruf: Schritt für Schritt ins Cockpit

Bevor man in die Lüfte darf, muss man lang auf dem Boden bleiben. Um die Zeit zu verkürzen, kann man den Berufswegweiser von Klaus-Jürgen Schwahn aufschlagen. Er zeichnet den Arbeitsalltag von Berufspiloten nach: heute New York, morgen Barcelona. Was faszinierend klingt, kann ganz schön anstrengend sein. Wie spannend der Job wirklich ist und welche Anforderungen er stellt, versucht der Autor ohne verklärte Darstellung zu präsentieren. Der Ratgeber zeigt außerdem, welche Voraussetzungen erfüllt und welche Einstellungstests absolviert werden müssen, um Berufspilot werden zu können.

„Beruf Pilot“ von Klaus-Jürgen Schwahn, Motorbuch Verlag, 280 Seiten

Fliegen ist schön:

Flugplätze wie aus dem Bilderbuch

Unattraktive Abflughallen, ein Flughafen wie der andere, das kennt man ja. Viel Beton, Stahl, Glas und dazwischen Shops und bunte Wegweiser. Doch es gibt sie noch, die exotischen Flugplätze, die aussehen wie Filmkulissen. Auf den Malediven etwa schreitet der Fluggast über die heiße Landebahn und steigt ein paar Meter hinter der Passkontrolle bereits ins Boot, das im tür-

kisblauen Meer vor Anker liegt. Fotograf Dietmar Plath ist um den Globus geflogen, um mit seiner Kamera außergewöhnliche Flughäfen, exotische Airlines mit bunt bemalten Tragflächen und ungewöhnliche Perspektiven aus der Kabine und dem Cockpit fotografisch einzufangen.

„Take-off – die schönsten Flugzeuge und Airports rund um den Globus“ von Dietmar Plath, Geramond Verlag, 144 Seiten

Fliegen als Abenteuer: Pioniere, Helden, Piloten

Luftfahrtgeschichte kompakt: Wie sich Lindbergh allein über den Atlantik wagte und welche Aufregungen unbekanntes Flugpioniere erlebten, erzählt der Autor bildhaft nach. Dabei spart er nicht mit interessanten flugtechnischen Details und historischen Hintergründen.

„Abenteurer der Lüfte – die besten Geschichten über das Fliegen“ von Alexis von Croy, Verlag Piper, 360 Seiten

Fliegen ist lustig: Was Piloten zu sagen haben

Flugangst sollte man nicht haben, dafür Humor, wenn man dieses Buch in die Hand nimmt: Hier finden sich skurrile, aberwitzige und groteske Funksprüche und Durchsagen der Piloten an die Passagiere.

„Sorry, wir haben die Landebahn verfehlt“ von Stephan Orth und Antje Blinda, Ullstein Verlag, 192 Seiten



Die Lotsen im Tower haben die Übersicht: Wer landet, wer startet wo und wann?

[Stockphoto/Nurki]

Fluglotsen. Bis zu 4000 Flugzeuge wollen in Österreich täglich von A nach B. Dafür brauchen sie Menschen, die ihnen den Weg zeigen.

VON GABRIELE RABL

Durch die Lüfte leiten

„Runway cleared for take-off“, tönt es aus dem Funkgerät. Der Pilot startet die Triebwerke. Zuvor haben Fluglotse und Pilot noch sämtliche flugrelevanten Daten ausgetauscht – wie etwa Flugstrecke, Flughöhe und Wettersituation. Die Maschine hebt ab, der Tower-Fluglotse blickt kurz aus dem Fenster und sieht den Airbus gegen den Himmel verschwinden. Auf dem Bildschirm verfolgt der Lotse den weiteren Verlauf des Fluges: Geschwindigkeit, Flugrichtung und aktuelle Position im Flugraum. Was für den Betrachter von außen nach Berufsromantik klingt, ist für Fluglotsen tägliche Routine.

Bernhard Söllner arbeitet seit zwölf Jahren im Tower des Wiener Flughafens. Er hat sein Musikstudium gegen diesen verantwortungsvollen Job getauscht und hat es keinen Tag bereut, wie er sagt: „Verantwortung übernehmen, schnell reagieren und analysieren, das macht mir Spaß.“ In den Tower hat ihn derselbe Weg geführt, den alle österreichischen Fluglotsen nehmen: Im Rahmen des Ausbildungsprogramms der Austro Control werden jedes Jahr 40 neue Fluglotsen auf ihre späteren Aufgaben vorbereitet. Daniel Gschwind, Leiter der Austro Control Akademie im dritten Wiener Gemeindebezirk, spricht von einem „faszinierenden Job mit hoher Verantwortung“. Doch auch die romantisch verklärte Welt des Flugverkehrs kennt Schattenseiten. Unregelmäßige Arbeitszeiten etwa muss man einkalkulieren.

können die Fluglotsen später auch ihre Dienststellen innerhalb Europas wechseln. Die Fluglotsenschüler lernen die Funksprache, trainieren an Radargeräten und auch in der Praxis an jenem Pult, an dem sie später den Großteil ihrer Arbeitszeit verbringen. Nach zwei Jahren erlangen die Junglotsen ihre „Student-Licence“ und beginnen mit dem „Training on the Job“. Schließlich dürfen sie ihr erstes Flugzeug per Funk auf die Startbahn und in die Luft geleiten – natürlich zunächst unter Aufsicht.

Der Fluglotse, auch Flugverkehrsleiter genannt, „regelt den Flugverkehr mittels Radarbild sowie durch den Funkkontakt mit den Piloten. Er gibt Flughöhe und die exakte Flugroute vor. Zudem erteilt er die Starterlaubnis und gibt die Freigabe zur Landung“, fasst Gschwind die Arbeit eines Fluglotsen zusammen. Piloten haben sich exakt an die Vorgaben des Lotsen zu halten. Deshalb dürfen diese sich auch keine Fehler erlauben.

Volle Konzentration

Fluglotsen müssen konzentriert und nervenstark agieren und sollten daher „sicherheitsbewusste und eher risikovermeidende Persönlichkeiten sein“, meint Gschwind. Neben einer präzisen Arbeitsweise sollten Fluglotsen über ein gutes räumliches Vorstellungsvermögen verfügen, um den 3-D-Luftraum vorausschauend planen zu können. „Fluglotsen müssen Flugzeuge so sicher und

wirtschaftlich wie möglich von A nach B bringen und dafür sorgen, dass sie sich weder in der Luft noch auf dem Boden jemals zu nahe kommen“, erklärt Söllner.

Sicher auf den Boden leiten

Die Sicherung des österreichischen Flugraumes erfolgt in drei Kontrollstellen. Der Tower ist für den unmittelbaren Flugverkehr im Umfeld des Flughafens sowie für die Flugzeuge auf dem Flugfeld zuständig. Von hier aus werden die Starts und Landungen geleitet. „Das Luftraumsystem ist wie ein Schukkarton aufgebaut. Das Flugzeug bewegt sich darin von einem Raum beziehungsweise Karton zum nächsten. Jeder dieser Sektoren wird von einem Fluglotsen begleitet und freigegeben“, erläutert Söllner das System. Der Tower übergibt schließlich das gestartete Flugzeug an die Fluglotsen der Bezirkskontrollstelle, das Area Control Centre im dritten Bezirk in Wien. Hier wird der gesamte Flugverkehr über Österreich organisiert.

Sobald der Pilot in den Nahbereich des Zielflughafens gelangt, übernehmen die Fluglotsen der Anflugkontrollstelle die Sicherung. „Der An- und Abflugbereich eines Flughafens ist wie eine Autobahn auf- und -abfahrt. Die Lotsen dieses Sektors weisen die Piloten ein und leiten diese mit den vorgeschriebenen Sicherheitsabständen zu Flugplatzkontrollstellen“, beschreibt Söllner.

Gearbeitet wird im Tower im Schichtdienst, der zwischen acht und zehn Stunden dauert. Ein Schichtleiter koordiniert die Arbeitszeiten der Lotsen, die nach etwa zweieinhalb Stunden vor dem Bildschirm eine halbstündige Pause einlegen müssen, damit die Konzentrationsfähigkeit gewährleistet werden kann. Mit dem Wechsel zwischen Tag- und Nachtdiensten müsse man jedenfalls lernen umzugehen, meint Söllner.

Von PPL bis ATPL
45 Jahre Erfahrung in der Ausbildung
größter Fliegerclub Österreichs
Qualitätskontrolle FTO A-107
Kursbeginn Herbst 2010

die Pilotenschule

Flugplatz Vöcklabruck
www.mfu-wien.at
office@mfu-wien.at
+43-2252-77340

mfu
multisportfliegerclub wien

Die Flugschule vor den Toren Wiens!

fsv2000 **Flugplatz Stockerau**
www.fsv2000.at

Laufend Pilotenkurse
Modernstes Fluggerät
Erfahrene Fluglehrer

PRIVATE & FLY / COMMERCIAL & FLY / TYPE & FLY

HUBI-FLY begann, als erste Helicopterflugschule Österreichs, Piloten nach JAA FCL Regeln auszubilden und offeriert damit die europaweit anerkannte Fluglizenz:

- PRIVATE & FLY – Privatpilot – PPL(H)
- COMMERCIAL & FLY – Berufspilot – CPL(H)
- TYPE & FLY – Typen Rating für R22, R44, B206, AS350, AS355

HUBI-FLY's ein- und mehrmotorige Helicopter Flotte ist der größte gewerbliche Flugbetrieb im Osten Österreichs. Seit rund 20 Jahren stehen Sicherheit und Flexibilität im Vordergrund.

www.hubifly.at
Best Call & FLY +43 (0) 2252/73555

Aufgabe mit Verantwortung

Drei Jahre lang dauert die Ausbildung. Während dieser Zeit sind die zukünftigen Fluglotsen bereits im Unternehmen angestellt. Das Ausbildungsprogramm startet jeweils im Frühjahr und Herbst in der Austro Control Akademie. In den ersten beiden Jahren folgen die Ausbildungsschritte einem europaweiten Standard, dadurch

Auf einen Blick

Die Austro Control Akademie nimmt pro Jahr 40 Trainees auf. Maturaniveau und gute Englischkenntnisse gelten als Voraussetzung. www.austrocontrol.at

Verband der Flugverkehrsleiter: www.aatca.at

Bodenpersonal. Eine Armada von Mitarbeitern sorgt auf Flughäfen für Ordnung, Sicherheit und Wohlbefinden der Passagiere. Eine Schlüsselrolle bei der Organisation des reibungslosen Flugbetriebs kommt den Operations Controllern zu.

VON ALEXIA WEISS

Auf dem Boden alles unter Kontrolle

— Wer auf dem Flughafen das Flugfeld betreten will, braucht eine „Vorfeldberechtigung“. Um diese zu erlangen, bedarf es ebenso einer internen Schulung wie für viele andere Jobs auf einem Airport, so Peter Kleemann, Sprecher der Flughafen Wien AG. Auf dem Flughafen Wien sind derzeit 18.000 Mitarbeiter beschäftigt. Sie arbeiten bei der Flughafen Wien AG, den Fluglinien, den Speditionen und den Shops und sorgen dafür, dass der Flugbetrieb reibungslos abläuft, die Fluggastpassagiere gut betreut, Gepäck und Waren zeitgerecht verladen werden und dabei für Mitarbeiter wie Gäste auf dem Boden und in der Luft Sicherheit herrscht.

Troubleshooter und Berater

Eine Schlüsselrolle kommt dabei den „Operations Controllern“ und den „Flugdienstberatern“ zu. Letztere werden auch „Dispatcher“ genannt. Sie sind für die Planung der Flüge im Vorfeld zuständig, die Operations Controller hingegen für das Troubleshooting im Notfall. Zwei Dinge sind für beide Berufe nötig: Matura und die staatliche Flugdienstberaterlizenz. Die Ausbildung dafür gibt es in Österreich bei JA Flight Training (Flugschule der Jet Allianz Group) und AeronautX. Die Flugschule Linz hat dieses Angebot nicht mehr im Programm. „Flugdienstberater unterstützen Piloten bei der Flugplanung mit umfassender Information und Meldungen“, erzählt Günter Bald von AeronautX. Darunter fällt das Aufbereiten von Wetterunterlagen ebenso wie das Berechnen des maximalen Startgewichts und der benötigten Treibstoffmenge. In der Regel arbeiten Flugdienstberater für Fluggesellschaften des Linien- und Charterflugverkehrs. „Darüber hinaus können sie auch bei Aufsichtsbehörden wie dem Luftfahrt-Bundesamt Beschäftigung finden“, so Bald. Besonders wichtig sind gute Englischkenntnisse. Und natürlich werden Stressresistenz, Verlässlichkeit und Teamfähigkeit erwartet. Der „Flight Operations Officer Course“ kann erst abgeschlossen werden, wenn man bereits zumin-



Besonders große Verantwortung trägt das Sicherheitspersonal (im Bild der Flugsicherheitstower in Wien-Schwechat). [APN]

dest ein Jahr im Bereich Dispatching tätig war. Inhaltlich wird Rechtliches ebenso vermittelt wie technische Fakten rund um das Flugzeug, Luftverkehr-Management, Flugplanung, Meteorologie oder Sicherheit.

Sicherheit geht vor

Sicherheit ist auf Flughäfen grundsätzlich ein wichtiges Thema. AeronautX bietet hier entsprechende Schulungen für Flugunternehmen und Flughäfen an, zuletzt etwa für den Flughafen Linz. Die Flughafen Wien AG sucht derzeit an die 100 Mitarbeiter im Bereich Sicherheitskontrolle. Sie führen die Kontrollen des Handgepäckes, der Bordkarten und Passagiere durch. Nötige Voraussetzungen sind hier lediglich ein Führerschein B und grundlegende Englischkenntnisse, sagt Kleemann. Ein Aufstieg bis zum Hold Baggage Screening-Operator ist möglich, ebenso wie

zum Teamleiter beziehungsweise Supervisor im Bereich Dokumenten- und Boardkartenkontrolle. Warum der aktuell hohe Bedarf? „Die Verkehrszahlen auf dem Flughafen Wien steigen wieder an, und für das Jahr 2010 rechnen wir insgesamt mit einem Wachstum – einer Zunahme von drei Prozent bei den Passagieren und einem Plus von einem Prozent bei den Flugbewegungen“, so Kleemann.

Gesucht werden derzeit zudem Terminal Guides. Sie sind an den Informationsschaltern im Terminalbereich tätig, beantworten dabei telefonische Anfragen, machen Durchsagen, kümmern sich um Passagiere. Voraussetzung hierfür: Matura und Bereitschaft zum Schichtdienst – wie bei vielen anderen Positionen auf dem Flughafen auch. Doch es gibt auch viele Jobs auf dem Airport, die ein Hochschulstudium erfordern: Aktuell gesucht werden beispielsweise Con-

troller, Techniker für das Facility Management, Projektleiter im technischen Bereich (Hochbau, Haustechnik, Elektrotechnik) oder Kommunikationstechniker. Kleemann empfiehlt, sich über die Homepage der Flughafen Wien AG zu bewerben, auch wenn gerade keine Stelle im angestrebten Bereich offen ist. Alle Bewerbungen werden in Evidenz gehalten, und es kann sich zu einem späteren Zeitpunkt etwas ergeben. Ähnliches gilt für die Austrian Airlines. Denn auch bei den Fluglinien arbeiten nicht nur Piloten und Flugbegleiter. Michael Braun, Sprecher der Austrian Airlines, nennt als weitere Einsatzgebiete Ground Services, Technik, Cargo sowie Head Office. Im Ground Service sind die „Passengers Service Agents“ tätig. Sie sind die ersten Ansprechpartner für Passagiere und können auch schon das eine oder andere Problem aus dem Weg räumen. Voraussetzung für

diesen Job ist Matura oder eine abgeschlossene Berufsausbildung, ein Mindestalter von 18 Jahren und gute Englischkenntnisse. Geschult wird dann in internen Ausbildungsmodulen, so Braun. Die Grundausbildung dauert zwei Monate.

Training on the Job

Die Techniker sind für die Wartung und Sicherheit der Flotte zuständig, die Jobs sehr unterschiedlich, wie zum Beispiel Luftzeugwart, Logistiker, und Elektroniker. Genauso vielfältig seien auch die Anforderungsprofile, betont Braun. Im Bereich Cargo müssen Fracht und Frachtdokumente kontrolliert und abgefertigt werden, darunter fallen auch Gefahrengüter. Im Head Office gibt es eine große Bandbreite an Tätigkeiten: Netzwerkplanung, Sales, Marketing, IT, Finanzen und Human Resources sind dabei die wichtigsten. Die zusätzlich für die Arbeit in der Flugbranche nötigen Kenntnisse erwerben die Mitarbeiter einerseits durch „Training on the Job“, so der Experte. In der überfachlichen Weiterbildung werde andererseits auch mit externen Anbietern zusammengearbeitet. Jugendliche, die das Fliegen fasziniert, können hier eine Lehre absolvieren. Die AUA bilden generell (derzeit herrscht Aufnahmestopp) in der Lehrwerkstätte vor allem technischen Nachwuchs im Bereich Elektronik aus. Auch die Flughafen Wien AG bietet immer wieder Lehrplätze und Feriapraktika an.

Auf einen Blick

Jobs auf dem Flughafen gibt es in den unterschiedlichsten Bereichen. Dazu gehören **Planung und Technik, Sicherheit, Passagierbetreuung und -information**. Geschult wird hier fast ausschließlich intern. Ausbildungen zum Flugdienstberater: www.jaflighttraining.at www.aeronautx.at Weiterführende Infos: www.flugdienstberater.at

Ein intensiver Flirt mit dem Wind

Einige tausend österreichische Piloten geben sich dem Fliegen aus reinem Spaß an der Sache hin. Die heimischen Flugsportvereine spielen dabei eine wichtige Rolle.

Sportflieger. Nur knapp verpasste Hannes Arch am vergangenen Wochenende den Sieg beim Red Bull Air Race in New York. In Führung liegend streifte der Österreicher mit rund 400 Stundenkilometern einen Pylonen auf der Rennstrecke am Hudson River und bekam dafür eine Zeitstrafe aufgebremst, die seine Siegeschancen in Luft auflöste. Am Ende schaute der undankbare vierte Platz heraus. Kunstflieger wie Arch gehören zur handverlesenen Elite unter den mehrere tausend Köpfe zählenden heimischen Sportfliegern. Der breite Rest gibt sich, in Vereinen organisiert, in Segelflugzeugen oder kleinsten Flugzeugen der Faszination Fliegen hin.

Sicher mit Plan B

Für Wolfgang Gockert vom Flugsportverein Stockerau müssen angehende Sportpiloten nicht nur technisches Verständnis und Konzentrationsfähigkeit mitbringen, sondern auch ein hohes Maß an Verantwortungsbewusstsein: „In

der Fliegerei muss man stets einen Plan B parat haben. Schließlich lässt sich das Wetter nicht planen.“ Und auch wenn der Spaßfaktor im Vordergrund steht, sollte man sich auf Misserfolge – sprich: einmal nicht Abheben zu können – einstellen können. Denn der Verzicht auf einen riskanten Start diene nicht zuletzt auch der persönlichen Sicherheit.

Erträgliche Kosten

Der Flugsportverein Stockerau hat rund 400 Mitglieder und zählt damit zu den größten Vereinen Österreichs. Die gesamte Infrastruktur steht im Besitz des Vereins. Den Mitgliedern stehen 17 Flugzeuge zur Verfügung – darunter Motorsegler, Segelflugzeuge und Kleinmotorflugzeuge mit einem Gewicht von bis zu 1,5 Tonnen. Mit einem jährlichen Mitgliedsbeitrag von 150 Euro und einem Preis von 120 Euro pro Flugstunde hält sich die Kostenbelastung – entgegen der gängigen Meinung – in einem erträglichen Rahmen. Ähn-

liches gilt für den rund 50 Mitglieder umfassenden Grazer Sportfliegerverein (GSV): Dort kostet der Mitgliedsbeitrag 180 Euro, die Flugstunde gibt es ab ca. 110 Euro.

Pilotenausbildung im Verein

Die heimischen Flugsportvereine helfen nicht nur, die Fixkostenbelastung für ihre Mitglieder gering zu halten, sondern spielen auch eine wichtige Rolle bei der Pilotenausbildung. So bildet die rund 500 Mitglieder umfassende Motorflug Union Wien auch Linienpiloten aus. „Am meisten gefragt ist jedoch die Privatpilotenausbildung“, erklärt Geschäftsführer Alois Morwitzer. Dafür müssten rund 8000 Euro auf den Tisch gelegt werden – Ähnliches gilt auch für Stockerau. Beim GSV kann man die Privatpilotenlizenz ab 5800 erwerben. Für Gockert – der von einer gewissen „Narretei“ spricht – ein Aufwand, der sich mit Sicherheit auszahlt: „Es macht einfach Spaß, die Welt von oben anzuschauen“, so der Sportpilot.

SFA
SKY FLIGHT ACADEMY

Professionelle Pilotenausbildungen
nach höchsten Airline-Standards

Das Team der Sky Flight Academy beantwortet gerne alle Fragen zu IHREM Weg ins Cockpit.

Your Controls!

www.skyflightacademy.aero

Hubschrauberpiloten. Wer einen Helikopter fliegen will, kann sich zunächst beim Bundesheer ausgiebig testen lassen. Oder selbst viel Geld für eine zivile Ausbildung in die Hand nehmen.

VON ERIKA PICHLER

Der harte Weg zum Steuerknüppel

Fliegen und Fliegen sind zwei verschiedene Paar Flügel: Hubschrauber erfordern ein „feinfühleres Fliegen“ als der sogenannte „Flächenflug“, meint Major Martin Paier, Referatsleiter für Militärluftfahrt und Personalwesen beim Österreichischen Bundesheer. Wer Hubschrauberpilot werden will, hat zwei Wege zur Auswahl: den militärischen oder den zivilen.

Getestet und erprobt

Ob sich die Pilotenanwärter beim Bundesheer besser für den Hubschrauber oder das Cockpit eines Flugzeugs eignen, entscheiden die Verantwortlichen erst nach einer dreimonatigen Testphase. Schließlich spielt auch das Temperament des Flugschülers eine Rolle dabei, welches Fluggerät er später pilotieren wird. „Draufgänger-typen kommen eher für Single-Cockpit-Maschinen infrage, ruhigere Typen eher für zweiseitige Cockpits“, sagt Paier. Doch wer so weit gekommen ist, sich den Kopf darüber zu zerbrechen, in welchem Cockpit er später sitzen wird, hat die größte Hürde bereits genommen: die Untersuchung auf Militärliegtauglichkeit, die fünf Tage dauert und im Heeresspital Wien-Stammersdorf durchgeführt wird. Nach den fliegermedizinischen und -psychologischen Tests schaffen es nur zwölf von rund 450 Interessenten in die engere Auswahl. Die meisten scheitern an Augenproblemen wie etwa Farbschwäche oder Astigmatismus, erklärt Paier. Aber auch kleinere Wirbelsäulendefekte können der Grund sein, den Pilotenhelm an den Nagel zu hängen, bevor man ihn überhaupt zum ersten Mal aufgesetzt hat. Der Grund



Beim Bundesheer ist die Auswahl für Hubschrauberpiloten streng. Die Ausbildung im Zivilbereich ist teuer.

[Stockphoto.com]

für die strenge Auswahl scheint klar: Man möchte das Risiko, dass jemand nach der kostspieligen Ausbildung aus medizinischen Gründen ausscheidet, so gering wie möglich halten. Schließlich hat das Bundesheer bis dahin bis zu 200.000 Euro in den Piloten investiert, abhängig vom jeweiligen Luftfahrzeug.

Wer die medizinische Hürde genommen hat, wird abermals getestet: Drei Monate lang stehen das fliegerische Gefühl, die Teamfähigkeit sowie das gruppendynamische Verhalten auf dem Prüfstand. Diese Testphase wird in Zeltweg durchgeführt. Danach reduziert sich die Gruppe der zukünftigen Hubschrauberpiloten meist auf die Hälfte, auf sechs Per-

Nach drei Jahren erhalten die Pilotenschüler in der Regel den Status des „Einsatzpiloten“. Danach müssen sie sich acht Jahre lang verpflichten.

Das Einsatzgebiet der Militärhubschrauberpiloten ist vielfältig. Die Landesverteidigung ist natürlich eine der Hauptaufgaben, die Hubschrauber und ihre Piloten erfüllen müssen. Dazu zählen vor allem der Lufttransport von Mannschaft, Ausrüstung und Gerät, aber auch die Luftraumsicherung, wie sie etwa während der Fußball-Europameisterschaft 2008 oder des Papstbesuches in Mariazell durchgeführt wurde. Bundesheerhubschrauber werden auch verstärkt zu Assistenzsätzen, etwa bei Hochwasserkatastrophen, Waldbränden oder Sturm Schäden, gerufen.

Neue Standards im Zivilbereich

Auch den zivilen Hubschrauberpiloten Österreichs wird ein hoher Ausbildungsstand attestiert: „Wir merken immer wieder, dass wir uns mit unserem Niveau nicht zu verstecken brauchen“, sagt Manfred Pommer, Ausbildungsleiter bei der ältesten Hubschrauberschule Österreichs, „P & B Helitrade“ in Graz. Sowohl die Hubschraubertypen als auch die generellen Anforderungen an die Piloten sind naturgemäß gänzlich andere als im militärischen Bereich. Ein „normaler“ Gesundheitszu-

stand genügt, um eine zivile Hubschrauberpilotenausbildung beginnen zu können. Und noch ein wesentlicher Unterschied: Die Piloten müssen selbst zahlen. Mit 15.000 bis 20.000 Euro hat man dabei fast schon ein Schnäppchen gemacht. Wer anschließend noch die Berufspilotenausbildung absolvieren will, muss noch einmal etwa denselben Betrag drauflegen. Und künftig wird es voraussichtlich noch teurer werden. Schließlich investieren viele Flugschulen gerade einiges Geld in die Umstellung ihrer Ausbildung auf den zertifizierten Standard JAR-FCL, die gültigen europäischen Richtlinien zur Lizenzierung von Flugbesatzungen. Piloten, die entsprechend diesen Standards geschult werden, haben einen großen Vorteil: Ihre Lizenz wird europaweit anerkannt.

Qualitätsmerkmale

Nicht nur an der JAR-Zertifizierung erkennt man die Qualität der Pilotenausbildung, auch auf die Anzahl der Flugstunden, die die Fluglehrer selbst nachweisen können, sollte man bei der Auswahl achten. Doch selbst der beste Fluglehrer bedeutet keinerlei Garantie auf einen späteren Pilotenjob. Ewald Pinter vom Wiener Helikopterservice „Hubi-Fly“ warnt diesbezüglich vor unrealistischen Vorstellungen. „Bei mir selbst hat es nach

»Wir müssen uns mit unserem Ausbildungsniveau international nicht verstecken.«

Manfred Pommer, P & B Helitrade

der Lizenz neun Jahre gedauert, bis ich meine erste Anstellung hatte. Ich habe diese Zeit mit einem Studium überbrückt. Zweifelloos ist das ein Extremfall, aber in jedem Fall braucht es sehr viel Enthusiasmus, um die ersten Hürden zu überwinden.“

Was die Jobsuche der engagierten Nachwuchspiloten hemmt, ist die vorgeschriebene Mindestanzahl von 240 Flugstunden, die Piloten etwa für die Tätigkeit als Fluglehrer oder zur Durchführung von Personentransporten nachweisen müssen. Ein Vielfaches davon wird für die Tätigkeit in Rettungsorganisationen gefordert – ein Berufsweg, den viele Piloten gehen wollen. Zwei Flugschüler von „Hubi-Fly“ konnten diesen Traum verwirklichen, sie sind inzwischen „Christophorus“-Piloten. Im Rettungsdienst hätten sie zumindest geregelte Arbeitszeiten, so Pinter. In sonstigen privaten Hubschrauberfirmen werde jedoch nach Bedarf geflogen. „Keine wirklich beziehungsfreundliche Tätigkeit.“

»Unsere Hubschrauberpiloten zählen bei Hochgebirgslandungen weltweit zu den besten.«

Martin Paier, Österr. Bundesheer

sonen, deren Ausbildungskosten das Österreichische Bundesheer zur Gänze übernimmt.

In der Ausbildung werden Flugmanöver wie Außenlandung, Verbandflug, Tiefflug und Hochgebirgslandung, die als „Königsdisziplin“ gilt, trainiert. „Gerade dabei zählen unsere Militärhubschrauberpiloten weltweit zu den besten“, sagt Paier. Auch deshalb sind die österreichischen Piloten beim Training der Hochgebirgslandung nicht unter sich: Ausländische Piloten, von den USA bis zu den Niederlanden, kommen nach Österreich, um zu lernen.

IN KÜRZE

Luftfahrtpreis 2010: FH Joanneum prämiert Arbeiten

Auch heuer prämiert die Studiengänge Luftfahrt/Aviation der FH Joanneum wieder Fachbereichsarbeiten und Projektarbeiten im Bereich Luftfahrt – zu gewinnen gibt es einen Rundflug und Einheiten am Flugsimulator. Teilnahmeberechtigt sind alle Schüler österreichischer Allgemein- und Berufsbildender Hö-

heren Schulen. Einzusenden ist eine einseitige, wissenschaftliche Kurzfassung der Arbeit, charakteristische Bilder anhand des vorbereiteten Formulars sowie die Arbeit selbst in digitaler Form. Die eingereichten Arbeiten werden von einer Fachjury evaluiert, die Verleihung des Preises erfolgt im Rahmen einer Festveranstaltung an der FH Joanneum in Graz. Einsendeschluss ist der 30. Juni. www.fh-joanneum.at

Aviation Management: Donau-Uni Krems bietet neues Programm

Neben dem viersemestrigen Professional MBA Aviation bietet die Donau-Universität Krems ab Herbst erstmals das zweisemestrige Certified Aviation Management Programm an. Das modular aufgebaute Programm eignet sich besonders für jene, die eine Zusatzqualifikation in Aviation anstreben. www.donau-uni.ac.at

austro CONTROL

DEN HIMMEL IM GRIFF!

Traumjob Fluglotse/in

Wir bilden das ganze Jahr über verantwortungsbewusste junge Fluglotsinnen und Fluglotsen aus. Nach einer 3-jährigen Ausbildung erwartet Sie ein spannender, zukunfts-sicherer und gut bezahlter Job.

Bewerben Sie sich jetzt!
Nähere Informationen auf www.austrocontrol.at