

Studiengang: ATPL mit Bachelor-Abschluss

# Gelungener Start

Seit gut einem Jahr bietet die Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes einen Ausbildungsgang an, an dessen Ende den Studierenden nicht nur ein Airline-orientierter Bachelor-Abschluss winkt, sondern auch die Airline Transport Pilot Licence (ATPL). Die ersten Studenten feiern Halbzeit.

Nicht nur das neue Studium ist einmalig, auch der Ort, an dem es stattfindet. Als Campus dient ein früheres Bergbaugelände. Dort, wo einst Kumpels Steinkohle förderten, büffeln jetzt Studenten für ihren künftigen Job hoch über den Wolken.

Zum Campus des European Institute of Aviation and Business (EIAB) gehören neben Hörsälen und Verwaltungsräumen auch ein DA42-Simulator und ein Gästehaus. Das EIAB betreut im Auftrag der Hochschule den neuen Studiengang. Mit dem sechssemestrigen Studium „Aviation Business – Piloting and Airline Management“ hat die Hochschule ihr Bildungsangebot zukunftsorientiert erweitert.

Die duale Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer und Bachelor of Arts (B.A.) beginnt jeweils zum Wintersemester. Die Zahl der jährlichen Studieneinsteiger ist auf 60 begrenzt. Vor Beginn der 74000 Euro teuren Ausbildung müssen sich die Bewerber einem gründlichen medizinischen und eignungspsychologischen Screening unterziehen.

Das Flugtraining, nach dessen Abschluss der ATPL winkt, wird anfangs in den USA, später in Deutschland durchgeführt. Partner „drüben“ ist das Sabena Airline Training Center (SATC) am Falcon Field in Mesa, Arizona. 45 Stunden werden dort geflogen. Zurück in Deutschland, erfolgt von Saarlouis-Düren (EDRJ) aus die „Europäisierung“.

Foto: Gaubatz

Für die fliegerische Ausbildung zeichnet die Flugschule LGM aus Mannheim verantwortlich. Das Civil Aviation Training Europe in Worms (CAT) stellt den Studierenden die Lernmaterialien für den ATPL-Theoriepart zur Verfügung.

Das Multi-Crew-Training erfolgt im Boeing-747-Simulator von Cargolux in Luxemburg. Das Frachtunternehmen engagiert sich an dem Studiengang darüber hinaus durch die Bereitstellung von Praktikumsplätzen und die Finanzierung einer Stiftungsprofessur.

## MCC-Training im Boeing-747-Simulator

Der erste ATPL-Bachelor-Studiengang begann im Wintersemester 2007/2008. 33 Studierende, darunter fünf Frauen, sprangen damals zusammen mit den ersten Professoren und Dozenten sprichwörtlich ins kalte Wasser. Für beide Seiten war es absolutes Neuland.

Inzwischen ist schon so etwas wie Routine eingeleitet. Die ersten Studenten haben das dritte Semester hinter sich. Bemerkenswert dabei: Keiner hat die Segel gestrichen, und alle haben inzwischen den europäischen Privatpilotenschein. Die Zeit in den USA war für die meisten nicht nur der erste längere Auslandsaufenthalt, für das Gros bedeutete er auch den ersten direkten Kontakt zur Fliegerei.

Wie sie mit dem amerikanischen Sprechfunk zurechtgekommen seien, fragen wir Baddi



**ATPL-BACHELOR-STUDENTEN:** Baddi Sigurdsson, Mathias Sutter, Gerrit Sellke und Christopher Licht (von re.) im DA42-Simulator des European Institute of Aviation and Business.

Sigurdsson und Mathias Sutter, Sprecher des ersten Jahrganges. Die sprachliche Akklimatisierung, darin sind sich beide einig, sei leichter gefallen als anfangs befürchtet. Baddi aus Island und Mathias aus der Region haben am Tag unseres Besuches für die Studenten des zweiten Jahrganges ein Briefing vorbereitet.

Unter den 23 Studenten und fünf Studentinnen befinden sich auch Gerrit Sellke und Christopher Licht. Ihnen und den anderen Jahrgangsteilnehmern steht der US-Aufenthalt noch bevor. Die detaillierte Vorbereitung darauf liefert ihnen Antworten auf nahezu alle Fragen. Auf die Erfahrungen früherer Studenten hatten Sigurdsson und Sutter im letzten Jahr noch nicht zurückgreifen können.

Das breit angelegte Curriculum, von Prof. Dr. Stefan Georg und Prof. Dr. Friedhelm E. Schwan entwickelt, gliedert sich in ein zweisemestriges Grundstudium, ein dreisemestriges Hauptstudium und ein abschließendes Schwerpunktsemester. Die Flugausbildung, für deren Koordination Peter Schmitt zuständig ist, beinhaltet 170 Flug- und 50 Simulatorstunden. Im Simulatortraining enthalten ist die 20-stündige Multi-Crew-Concept-Schulung (MCC). Die Studenten schließen die Ausbildung mit dem CPL/IR und bestandener ATPL-Theorie ab – bekannt als „Frozen ATPL“.

Liegt eine entsprechende Musterberechtigung vor, darf der Inhaber einer solchen Lizenz als verantwortlicher Flugzeugführer

(PIC) auf Single-Pilot-Flugzeugen tätig werden. In aller Regel handelt es sich dabei um Flugzeuge aus der Business Aviation. Als Copilot dürfen aber auch Flugzeuge über 5,7 Tonnen geflogen werden. Voraussetzung hierfür ist natürlich ebenfalls eine passende Musterberechtigung.

Die akademische Ausbildung ist eng auf die Bedürfnisse von Airlines zugeschnitten. In den ersten beiden Semestern werden hierzu die entsprechenden aviatischen, technischen und betriebswirtschaftlichen Kompetenzen vermittelt. Im Hauptstudium liegen die Schwerpunkte auf den Themen Organisation, Ingenieurwesen, Personal, Vertrieb, Bodendienste und mehr.

Im sechsten Semester schließlich hat der Student neben dem Pflichtmodul ein zusätzliches Modul aus dem aviatischen, technischen oder betriebswirtschaftlichen Bereich zu wählen. Das fliegerische Training beginnt studienbegleitend nach dem zweiten Semester. Die ATPL-Theorieprüfung vor dem LBA erfolgt am Ende des fünften Semesters.

Dass die vielseitige Ausbildung ihre Berechtigung hat, verdeutlicht der gegenwärtige weltweite wirtschaftliche Abschwung. Er macht auch vor der Luftfahrt nicht Halt. Es werden weniger Neufugzeuge und damit auch weniger Piloten benötigt. Die besseren Jobchancen hat derjenige, dessen Qualifikation sich nicht nur aufs Fliegen beschränkt.

Bernd Gaubatz