

Piloten - Kapitäne der Lüfte / Traumberuf über den Wolken

Die Sitze im Cockpit sind nach wie vor begehrte Arbeitsplätze. Gefordert werden Mobilität, Belastbarkeit und Flexibilität. Der Weg dorthin ist anspruchsvoll und auch mit einigen Kosten verbunden.

Gunnar Kötters Beschäftigungsfeld ist die große weite Welt. Und die sieht er oft auch noch von oben - der 52-jährige Flugkapitän mit der «Musterberechtigung Boeing 767» arbeitet für den Ferienflieger Condor. Vor seinem Beruf haben die meisten Menschen eine Menge Respekt. Nach einer aktuellen Forsa-Umfrage liegt der Pilot in Deutschland noch vor dem Arzt und Richter auf Platz drei der angesehensten Berufe.

Mobilität und Flexibilität sind gefragt, wenn man sich dafür entscheidet, betont der 52-Jährige. «Der Wechselschichtdienst geht an die Substanz.» Gunnar Kötter hatte von einem Bekannten den Tipp bekommen, es mit der Ausbildung bei der Lufthansa zu versuchen. Was gerade einem von zehn Bewerbern gelingt, schaffte Kötter vor gut 30 Jahren: die «Berufsgrunduntersuchung» des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Hamburg. Getestet werden neben der Flugtauglichkeit das Reaktionsvermögen, mathematisches sowie technisch-physikalisches Grundwissen sowie Englischkenntnisse. «Der Test ist hart, aber er gibt eine gute Rückmeldung über die berufliche Eignung», sagt Jörg Handweg, Sprecher der Pilotenvereinigung Cockpit in Frankfurt. Vor allem sei der Weg ins Cockpit über unternehmenseigene Flugschulen bequemer als über freie Anbieter. Die meisten Luftfahrtgesellschaften bilden nicht selber aus, sondern bedienen sich auf dem Markt der Verkehrsflugzeugführer.

Bis ein Bewerber aber die dafür nötige Lizenz, die «Airline Transport Pilot Licence», kurz ATPL, in den Händen hält, kann es teuer werden: Bis zu 60.000 Euro kostet die Ausbildung. «Das ist ein wenig wie beim Fahrzeugschein: Wie gut Sie sind, zeigt sich daran, wie schnell Sie an die Lizenz kommen», erklärt Jörg Handweg.

Viele Bewerber sammeln Stück für Stück Lizenzen, etwa im Fliegerzentrum in Worms. «Die machen erst einmal an einer kleinen Flugschule die Lizenz für Privatflugzeugführer», erklärt Geschäftsführer Andreas Scheuermann. Der Fluglehrer hat schon so manchen Kandidaten neben sich sitzen gehabt, dem er den Traum von der Berufsflegerei auszureden versuchte: «Das ist ein Beruf, für den man auch eine gewisse psychologische Eignung braucht.» Rationalität, Kommunikationsstärke und Geschicklichkeit, zählt Cockpit-Sprecher Handweg auf: «Ein Pilot muss seine Emotionen gut unter Kontrolle haben und darf nicht zu dominant, aber auch nicht zu passiv sein.»

Gunnar Kötter hat an der Lufthansa Verkehrsfliegerschule in Bremen in zwei Jahren das Fliegen in Theorie und Praxis erlernt, zunächst am Flugsimulator, dann in einem Flugzeug. Als Copilot an Bord gehen durfte er aber erst, als in seinem Luftfahrerschein das «Type Rating», die Musterberechtigung für die Boeing 767 eingetragen war. Die Ausbildung für einen bestimmten Flugzeugtyp kostet auf dem freien Markt noch einmal bis zu 15.000 Euro. Aber die Vorliebe für einen Flugzeugtyp entscheidet nicht über den tatsächlichen Arbeitsplatz. Das sei eine Frage der Planstellen», sagt Jörg Handweg. Im Cockpit ist Konkurrenzdenken tabu. Daher werde jeweils derjenige befördert, der nach seiner Dienstzugehörigkeit oben auf der Liste steht.

«Die Aussichten sind zur Zeit weniger rosig, aber wir raten den Anwärtern, sich antizyklisch zu verhalten», sagt Sabine Daniel, Sprecherin der Flugschule LGM in Mannheim, die schon mehr als 1.000 Berufspiloten ausgebildet hat. Langfristige Prognosen sind schwer möglich. Immerhin gibt es Überlegungen, die Doppelbesetzung im Cockpit abzulösen.

Und der Beruf ist keiner mehr, in dem die Gehälter ständig steigen. Ein Jahresgehalt von einer Viertel Million Euro sei ein Spitzenwert, sagt Cockpit-Sprecher Handweg. Bei der Air Berlin liege das Anfangsgehalt bei 2.200 Euro monatlich. Dafür müssten die Beschäftigten 365 Tage im Jahr verfügbar sein, Zeitverschiebungen in Kauf nehmen sowie die Gefahr der sozialen Vereinsamung: Pilot - ein Traumjob? «Ja», sagt Kapitän Handweg trotz alledem. «Es macht Spaß, viel Verantwortung zu tragen, mit Technik umzugehen und einen abwechslungsreichen Arbeitsplatz zu haben. Und das Fliegen ist einfach faszinierend.»