

Der Weg zum Fluglehrer verlangt eine gehörige Portion Engagement. Dafür wartet ein abwechslungsreicher Job, egal ob man nebenberuflich als Freelancer arbeitet oder eine der wenigen Vollzeitstellen ergattert.

 **Autor** Claus Meyerhoff



Profession Fluglehrer

Der Pädagoge im Cockpit

Eines vorweg: Wer meint, als Fluglehrer an einer gewerblichen Flugschule (ATO) das große Geld verdienen zu können, darf an dieser Stelle aufhören zu lesen. Doch für den, der eine ebenso interessante wie erfüllende Aufgabe im Cockpit sucht, die zudem einige Entwicklungsmöglichkeiten bietet, könnte der Job eine Perspektive sein. Die weit überwiegende Mehrheit der Fluglehrer an den gewerblichen ATOs arbeitet als Freelancer. Nur ein kleinerer Teil ist mit einer Festanstellung engagiert, meist an einer der großen Schulen wie zum Beispiel der RWL in Mönchengladbach oder der Essener TFC Käufer.

Christian von Engelbrechten, Ausbildungsleiter der AAG Flight Academy am Atlas Airfield Ganderkesee, ist ein geradezu typischer Vertreter der Gattung Fluglehrer: schon als Jugendlicher dem Fliegervirus anheimgefallen, PPL-A mit 18 Jahren, Fallschirmspringer, Absetzpilot, UL-Flieger, Ballonfahrer, CPL, IFR, ATPL und diverse Business-Jet-Ratings. Zu seinen Lizenzen erwarb er schon bald die entsprechenden Lehrberechtigungen. Doch all das reicht in seinen Augen nicht zu einem guten Fluglehrer. „Neben der Leidenschaft für die Luftfahrt solltest du Freude daran haben, Menschen etwas beizubringen, ihren Lernerfolg zu optimieren, mit den Schülern ohne Statusgehabe auf Augenhöhe arbeiten können“, sagt von Engelbrechten. Solche charakterlichen Eigenschaften und die Fähigkeit, die

individuellen Stärken und Schwächen der Schüler zu erkennen und sich auf sie einzulassen, machen aus seiner Sicht erst einen guten Fluglehrer aus. Wer eine Karriere als professioneller Fluglehrer anstrebt, sollte zudem die Bereitschaft zur Übernahme administrativer Aufgaben mitbringen. Allein die Dokumentation, Unterrichtsplanungen und die Kommunikation mit den Luftfahrtbehörden erfordern einigen Aufwand.

Warteschleife fürs Airliner-Cockpit

Mit derzeit 40 Flugschülern ist die AAG Flight Academy ein mittelgroßer Betrieb. Von der Mitarbeiterstruktur her steht die Flugschule in Ganderkesee exemplarisch für viele andere. Zwei Vollzeitkräften stehen acht Fluglehrer auf Freelance-Basis gegenüber. Die Motive, als Freelance-FI zu arbeiten, sind unterschiedlich. Nicht wenige, die bereits den ATPL erworben haben, „parken“ in dem Job, um ihre Wartezeit auf einen Sitz im Cockpit einer Airline zu überbrücken. „Das ist für uns nicht unproblematisch“, sagt von Engelbrechten. „Die Airlines saugen manchmal gerade eingearbeitete Fluglehrer ab. Denen kann man den Karriereschritt natürlich nicht verdenken.“

Von Engelbrechten arbeitet selbst nicht allein als Ausbildungsleiter. Rund eine Woche im Monat ist er mit einem der sieben Jets von Atlas Air Service in Bremen im Executive Charter unterwegs. Zwischendurch nimmt er Checkflüge ab und trainiert Kandidaten für diverse Jet-Ratings.

Der Weg zum Fluglehrer verlangt eine gehörige Portion Engagement. Dafür wartet ein abwechslungsreicher Job, egal ob man nebenberuflich als Freelancer arbeitet oder eine der wenigen Vollzeitstellen ergattert.

 **Autor** Claus Meyerhoff



Auf dem neuesten Stand: Christian von Engelbrechten (r.) bei einer Checkflug-Abnahme im brandneuen Business Jet Embraer Praetor 600.

Profession Fluglehrer

Der Pädagoge im Cockpit

Eines vorweg: Wer meint, als Fluglehrer an einer gewerblichen Flugschule (ATO) das große Geld verdienen zu können, darf an dieser Stelle aufhören zu lesen. Doch für den, der eine ebenso interessante wie erfüllende Aufgabe im Cockpit sucht, die zudem einige Entwicklungsmöglichkeiten bietet, könnte der Job eine Perspektive sein. Die weit überwiegende Mehrheit der Fluglehrer an den gewerblichen ATOs arbeitet als Freelancer. Nur ein kleinerer Teil ist mit einer Festanstellung engagiert, meist an einer der großen Schulen wie zum Beispiel der RWL in Mönchengladbach oder der Essener TFC Käufer.

Christian von Engelbrechten, Ausbildungsleiter der AAG Flight Academy am Atlas Airfield Ganderkesee, ist ein geradezu typischer Vertreter der Gattung Fluglehrer: schon als Jugendlicher dem Fliegervirus anheimgefallen, PPL-A mit 18 Jahren, Fallschirmspringer, Absetzpilot, UL-Flieger, Ballonfahrer, CPL, IFR, ATPL und diverse Business-Jet-Ratings. Zu seinen Lizenzen erwarb er schon bald die entsprechenden Lehrberechtigungen. Doch all das reicht in seinen Augen nicht zu einem guten Fluglehrer. „Neben der Leidenschaft für die Luftfahrt solltest du Freude daran haben, Menschen etwas beizubringen, ihren Lernerfolg zu optimieren, mit den Schülern ohne Statusgehabe auf Augenhöhe arbeiten können“, sagt von Engelbrechten. Solche charakterlichen Eigenschaften und die Fähigkeit, die

individuellen Stärken und Schwächen der Schüler zu erkennen und sich auf sie einzulassen, machen aus seiner Sicht erst einen guten Fluglehrer aus. Wer eine Karriere als professioneller Fluglehrer anstrebt, sollte zudem die Bereitschaft zur Übernahme administrativer Aufgaben mitbringen. Allein die Dokumentation, Unterrichtsplanungen und die Kommunikation mit den Luftfahrtbehörden erfordern einigen Aufwand.

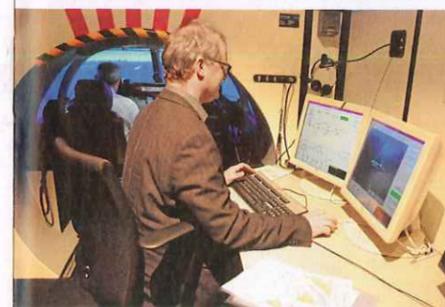
Warteschleife fürs Airliner-Cockpit

Mit derzeit 40 Flugschülern ist die AAG Flight Academy ein mittelgroßer Betrieb. Von der Mitarbeiterstruktur her steht die Flugschule in Ganderkesee exemplarisch für viele andere. Zwei Vollzeitkräften stehen acht Fluglehrer auf Freelance-Basis gegenüber. Die Motive, als Freelance-FI zu arbeiten, sind unterschiedlich. Nicht wenige, die bereits den ATPL erworben haben, „parken“ in dem Job, um ihre Wartezeit auf einen Sitz im Cockpit einer Airline zu überbrücken. „Das ist für uns nicht unproblematisch“, sagt von Engelbrechten. „Die Airlines saugen manchmal gerade eingearbeitete Fluglehrer ab. Denen kann man den Karriereschritt natürlich nicht verdenken.“

Von Engelbrechten arbeitet selbst nicht allein als Ausbildungsleiter. Rund eine Woche im Monat ist er mit einem der sieben Jets von Atlas Air Service in Bremen im Executive Charter unterwegs. Zwischendurch nimmt er Checkflüge ab und trainiert Kandidaten für diverse Jet-Ratings.



Kontrastprogramm: So professionell wie ein Checkflug will auch der IFR-Theorieunterricht gehandhabt werden.



Im Citation-Simulator kann der Fluglehrer den Schüler gefahrlos vor die kniffligsten Aufgaben stellen.



- Hubschrauber-Pilotenausbildung an mehreren Standorten in Deutschland (EDRP/ EDSB/ EDMQ) Ausbildungsorganisation DE.RP.ATO-17
- Ausbildung PPL-A
- Pilotenweiterbildungen individuell
- Charter/ Stundensammelpakete R22/ R44/ AS350/ PA28/ C150
- Musterberechtigungen R22/ R44/ EC120/ AS350/ EC130
- Luftfahrtunternehmen

Gewerbegebiet Energiefeld 1-4
66996 Erweiler

Tel: 063 91 - 920 90 20
Fax: 063 91 - 920 90 21
Mail: info@viaheli.aero

www.viaheli.aero



TRAUMBERUF HUBSCHRAUBERPILOT

Karriereprogramm in Kooperation mit der ADAC Luftrettung gGmbH

19.03. – Frankfurt, Intercity Hotel Hauptbahnhof Süd
20.03. – Flugplatz Bonn-Hangelar, ADAC Luftfahrt Technik GmbH
21.03. – Düsseldorf, Berufsmesse Pilot Career Live
22.03. – Hamburg, Hyperion Hotel
01.- 04.04. – AERO Friedrichshafen
05.04. – München, ADAC Zentrale

Kontakt und Informationen:
ADAC@flyhaa.com
+49-7154-187444

AUSBILDUNG IN DEN USA MIT EINEM F-1 VISUM

ADAC Luftrettung  



HUBSCHRAUBER AKADEMIE Augsburg

...weil Piloten nicht auf Bäumen wachsen

 Wir suchen:
Fluglehrer (m/w)
Theorielehrer (m/w)

Schulung und Typerting

Flughafenstraße 6
86169 AUGSBURG
Tel. 08 21 / 70 50 75
Fax 08 21 / 70 55 77
info@hubschrauber-akademie.de
www.hubschrauber-akademie.de



Auch die „Flüge“ im Citation-Simulator in Bremen verlangen den Flugschülern volle Konzentration ab.

„Mich reizt die Vielseitigkeit der Aufgaben“, meint von Engelbrechten. Nicht zuletzt dies hat den studierten Physiker und Informationstechnologen nach einem Ausflug in die Wirtschaftsförderung zurück in die professionelle Luftfahrt getrieben.

Dass man eine Flugschule mit modernen Organisationsmitteln auch komplett nebenberuflich betreiben kann, beweist Oliver Selber. Er ist der Gründer und Chef des Flight Center Hannover. Hauptberuflich fliegt er bei Eurowings eine A320, besitzt gleichzeitig noch alle erdenklichen Lehrberechtigungen. Seine Flugschule verfügt über einen Pool von fast 30 Freelance-Fluglehrern. Mehr als genug für die laufenden Theorie- und Praxisausbildungen. Ein elektronisches Buchungssystem hilft dabei, die Flugstunden und Lehrer zu koordinieren.

CPL-Theoriehürde schreckt FI-Interessenten ab

Die Verbindung von FI- und Cockpitjob, ganz gleich ob im Executive-Bereich oder bei einer Airline, ist heute gängiger denn je. Das liegt zum einen an der nicht gerade üppigen Bezahlung der FI. Freelancer erhalten etwa zwischen 20 und 40 Euro pro Stunde, bei MEP- und CPL-Schulungen zirka 60 Euro. Zum anderen ist gegenüber den Verdienstmöglichkeiten der Aufwand zur Erlangung der Lehrberechtigungen ausbildungsseitig und finanziell sehr hoch. Seit einigen Jahren wird bereits von angehenden FI(A) verlangt, entweder einen CPL zu besitzen oder mindestens die CPL-Theorieprüfung beim LBA abgelegt zu haben (siehe Infokasten). Viele Interessenten, die mit einer Fluglehrerausbildung geliebäugelt haben, hat allein diese Hürde abgeschreckt. Gut und gerne 10000 Euro für ihre Fluglehrerberechtigung auf den Tisch zu legen, ist erst recht jenen nicht zumutbar, die lediglich ehrenamtlich in einem Verein tätig sein wollen.

Die Problematik scheint auch bei der EASA langsam einzusickern. Die Diskussion um die teilweise Streichung der CPL-Hürde ist ange laufen. Denkbar ist, einen eingeschränkten CPL-Lehrstoff in die FI(A)-Ausbildung zu integrieren und auf die LBA-Prüfung zu verzichten. Ob und wann diese Erleichterung kommt, steht allerdings noch in den Sternen. Kurzfristig ist nicht damit zu rechnen.

Der Beruf Fluglehrer, insbesondere, wenn er mit einem Cockpitjob kombiniert wird, kann durchaus attraktiv sein. Vor allem auch dann, wenn man nach dem FI(A) zum Beispiel auf Lehrberechtigungen für Instrumentenflug, CPL und MEP aufstockt. Vielseitig ist das Berufsbild allemal. Christian von Engelbrechten ist hochzufrieden mit seiner Berufswahl: „Das Hobby zum Beruf gemacht zu haben, war und ist für mich eine echte Bereicherung.“

Fotos: Atlas Air Service, Claus Meyerhoff

FI(A)-Ausbildung: Die Voraussetzungen

Der erste Schritt ins Fluglehrerleben ist die **Ausbildung zum FI(A)** gemäß FCL.915.FI. Die Zulassungshürden sind nach den derzeit geltenden Vorschriften hoch.

Angehende Fluglehrer müssen

- entweder mindestens einen CPL(A) besitzen oder
- mindestens 200 Stunden auf Flugzeugen oder TMG geflogen haben, davon als PPL(A)-Pilot mindestens 150 Stunden als PIC, und die theoretische CPL(A)-Prüfung abgelegt haben.

Weitere Voraussetzungen:

- Minimum 30 Flugstunden auf Kolbenmotor-Singles. Davon mindestens fünf Stunden während der letzten sechs Monate vor der Auswahlprüfung.
- Mindestens zehn Stunden IFR-Ausbildung auf Flugzeugen. Davon dürfen bis zu fünf Stunden in einem FTSD absolviert werden.
- 20 Stunden Überlandflug als PIC. Davon muss mindestens ein Flug über 300 NM führen und Zwischenlandungen auf zwei fremden Flugplätzen einschließen.
- Eine Auswahlprüfung mit einem nach FCL.905 (i) qualifizierten FI(A). Sie basiert auf der Befähigungsüberprüfung für die Klassen- und Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Flugzeugen und muss während der letzten sechs Monate vor Beginn der Fluglehrerausbildung bestanden werden.

Nach Abschluss der Ausbildung gilt die FI(A)-Berechtigung für die ersten 100 Ausbildungsstunden nur eingeschränkt (FI(RP) = Restricted Privileges). In dieser Zeit darf der frischgebackene Fluglehrer noch keine Flugschüler für den ersten Alleinflug oder Überlandflüge freigeben oder Checkflüge für Class Ratings abnehmen.



Christopher Bergmann (links) ist einer der Fluglehrer, die als Freelancer bei der AAG Flight Academy tätig sind.