

Pilot: Vier Streifen am Horizont

Faszination Fliegen - Fünf Traumberufe aus der Luftfahrt

(medienservice exklusiv) Ihr Arbeitsplatz liegt in 10.000 Metern Höhe, mit Blick auf Himmel und Erde. Piloten haben in ihrem luftigen Büro aber nicht nur den Horizont im Blick, sondern auch eine ganze Armada an Bildschirmen und Anzeigen. Der Weg ins fliegende Rechenzentrum ist allerdings nicht einfach - und nicht billig.

Seine Karriere begann, als er vier Jahre alt war. Der kleine Junge ist auf dem Weg in die Türkei, der Heimat seines Vaters. Hoch über den Wolken betritt er zum ersten Mal in seinem Leben ein Cockpit. Der Pilot lupft ihn auf seinen Schoß und zeigt dem Kind mit dem klopfenden Herzen die Welt aus einer neuen Perspektive. "Ab da wusste ich, dass ich Pilot werden wollte", erinnert sich Pierre Atlihan. Heute ist er 39 Jahre alt und hält bei Condor das Steuer in der Hand. Seit einem Jahr ist er Kapitän.

"Ich bin dort, wo ich immer sein wollte", schwärmt der Mann mit dem kleinen Ansteckflieger am Revers. Doch zwischen dem Flug in die Türkei und heute liegen viele Jahre. Und ein paar Umwege: Nach dem Abitur studiert Pierre Atlihan Volkswirtschaft - und lädt am Münchner Flughafen Koffer ein. Die Flugzeuge erinnern ihn an sein eigentliches Ziel, das nicht der Frachtraum, sondern der Himmel über ihm ist. Schließlich fliegt der junge Mann in die USA, um das Fliegen zu lernen. Da die Ausbildung sehr kostspielig ist, arbeitet er nebenbei als Flugbegleiter. "Das war eine spannende Zeit. Ich habe diesen Job sehr gerne gemacht", erinnert er sich heute. Im Jahr 2001 hat er es endlich geschafft, er hält die Lizenz zum Fliegen in Händen. Doch nun stimmt der Zeitpunkt nicht mehr. Denn nach den Anschlägen vom 11. September stagniert der Luftverkehr und er findet wie viele andere Piloten keine Anstellung. Für vier weitere Jahre bleibt die Kabine sein Arbeitsplatz. Doch aufgegeben hat er nicht. "Ich war keineswegs frustriert? Ich wollte in der Luft sein und mochte den Kontakt zu den Menschen", sagt er. Dann, 2005, darf er endlich ins Cockpit und selbst fliegen. 2008 wird er Pilot bei Condor.

Ein Arbeitstag beginnt für den Kapitän in der Regel in der Condor-Zentrale im Frankfurter Flughafenviertel Gateway Gardens. Dort erhält Pierre Atlihan von den Kollegen aus der Verkehrszentrale alle Informationen, die für seine nächste Tour nötig sind, samt Wetterdaten und einer "Landkarte" für die unsichtbaren Straßen über den Wolken. Im "Gelben Salon", einem großen Raum mit hellgelb gemusterten Wänden und blauen Sofas, trifft er die Crew 90 Minuten vor Abflug, um alle Details des Fluges, wie das Wetter oder Passagierlisten, durchzusprechen. Die Mannschaft wird vor jeder Reise neu zusammengewürfelt. Dass die Crew immer neu gemischt arbeitet, hat einen wichtigen praktischen Sinn: So wird verhindert, dass sich Routine einschleicht und die Besatzung unter Umständen unachtsam wird.

Bevor es in die Luft geht, nimmt der Pilot seine Maschine stets höchstpersönlich in Augenschein. Beim sogenannten Outside-Check inspiziert er den Flieger sorgfältig von außen und vergewissert sich, dass alles in Ordnung ist. Zehn Minuten vor dem Start gibt der Co-Pilot die Route ein. Der Kapitän diktiert, sein Kollege tippt. Dann folgt eine erneute Gegenprüfung durch den Kapitän. Im Anschluss spielt der Pilot noch einmal alle Daten und Informationen an den Co-Piloten zurück. "Das ist wie ein Pingpong-Spiel, damit keine Fehler passieren", erklärt Pierre Atlihan. Während der Kontrollen herrscht höchste Konzentration. Erst danach ist Zeit für ein paar persönliche Worte des Kapitäns an seine Fluggäste. "Ich spreche gerne mit den Passagieren", sagt Atlihan. "Ich erzähle ihnen, was das Flugzeug wiegt und wie schnell es kurz vor dem Start fährt". Denn was für den Münchner mit den vier Streifen auf dem Jacketärmel inzwischen zum Alltag gehört, ist für viele Gäste der Ferienfluggesellschaft alles andere als alltäglich.

Pierre Atlihan trägt eine Armbanduhr, die zwei unterschiedliche Zeiten zeigt: analog die in Deutschland gültige und digital die sogenannte universale "UTC"-Zeit, die im weltweiten Flugverkehr den Takt angibt und als koordinierte Weltzeit gültig ist. Die Arbeit eines Piloten besteht zu einem großen Teil aus festen Abläufen und Standards. "So schließen wir Missverständnisse und Fehler aus", erklärt Atlihan. Das geht so weit, dass es selbst für einen Besuch auf der Bordtoilette genaue Regeln gibt. Der fliegende Pilot? Das kann der Kapitän oder der Co-Pilot sein? verkündet dann: "You have control", "Du hast die Kontrolle". Der nicht-fliegende Pilot, wie es korrekt heißt, antwortet mit einem "I have control", "Ich habe die Kontrolle". So ist mit zwei Sätzen alles geklärt und jeder kann tun, was er tun muss.

Der Weg ins Cockpit führt in Deutschland entweder über eine Ausbildung bei den Fluggesellschaften Lufthansa und Air Berlin, oder über private Flugschulen. So oder so ist es eine kostspielige Angelegenheit. Nach Angaben der Piloten-Vereinigung Cockpit kostet der "Führerschein für Verkehrsflugzeuge" mindestens 60.000 bis 80.000 Euro, Lebenshaltungskosten nicht inbegriffen. Einmal Pilot, immer Pilot? Nein, alle Piloten müssen einmal im Jahr zu einer ärztlichen Untersuchung und sich komplett durchchecken lassen. Zudem muss jeder Pilot regelmäßig im Simulator erneut unter Beweis stellen, dass er mit allen Situationen beim Fliegen umgehen kann.

Angst im Cockpit hatte der Münchner noch nie. Selbst wenn er einmal ein Gewitter streifen muss, entdeckt er spannende Seiten. "Auf der Frontscheibe kann es ein Elmsfeuer geben? elektrostatistische Entladungen, die in Form von violetten Blitzen über die Scheibe wandern", erklärt er. "Das ist völlig ungefährlich und sieht faszinierend aus." Generell hat das Wetter einen großen Einfluss auf die Arbeit von Piloten. Wenn es regnet und die Landebahn nass ist, entscheidet Pierre Atlihan sich manchmal bewusst für eine härtere Landung. Dadurch hat das Flugzeug schneller Kontakt zum Boden und kann besser bremsen. Sind alle Räder auf der Piste, kommt es oft vor, dass sich die Passagiere mit Beifall bei Pierre Atlihan bedanken. Das hört er auch durch die dicken Türen des Cockpits, und es bringt ihn jedes Mal zum Schmunzeln. Denn es zeigt ihm, dass er seine rund 270 fliegenden Gäste wieder einmal sicher über die Wolken und zurück auf die Erde geführt hat.

Rund 30 Jahre nach Pierre Atlihans unvergessenem Flug als Kind in die Türkei darf auch heute ein kleiner Junge am Flughafen einen Blick ins Cockpit werfen. Aufgrund der strengen Sicherheitsmaßnahmen gibt es diese Ausnahmen nur noch selten. Doch dieser Dreijährige hat Glück? und die Fliegerei längst im Blut. Der kleine Mann ist jedoch völlig unbeeindruckt vom Anblick der vielen Instrumente und lässt eine verdutzte Cockpitcrew zurück. "Oh, mein Papa ist grad nicht da", sagt er nur. Es ist der Sohn von Pierre Atlihan.

Infokasten: Wie werde ich Pilot/in?

? Wer bildet aus? Lufthansa und Air Berlin haben eigene Flugschulen. Daneben gibt es noch eine Reihe von freien Flugschulen. Adressen gibt es unter www.lba.de und www.verkehrsfliegerschulen.de.

? Wie lange dauert die Ausbildung? Je nach Schule ein bis zwei Jahre

? Was kostet die Ausbildung? Mindestens 60.000 bis 80.000 Euro.

? Welche Voraussetzungen braucht man? Kenntnisse in Mathematik, Physik und Englisch sowie ein Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis.

? Wie sind die Perspektiven auf dem Arbeitsmarkt? Der Arbeitsmarkt schwankt sehr stark. Tendenziell sind die Aussichten jedoch gut, da der Luftverkehr in den kommenden Jahren steigt. Condor stellt dieses Jahr 50 Co-Piloten ein, nächstes Jahr 120.

? Wie hoch ist das Einstiegsgehalt? Bei Condor liegt das Einstiegsgehalt für einen First Officer bei 4.950 Euro, für einen Kapitän bei 8.550 Euro.

In der Serie "Faszination Fliegen - Fünf Traumberufe in der Luftfahrt" bereits erschienen:

- Fluglotsen: Talk im Turm

- Fluggerätmechanikerin: Königin der Riesenvögel
Nächste Woche folgt der Teil "Kundenmanagerin"

Shortlink zu dieser Pressemitteilung:
<http://shortpr.com/1iqsfg>

Permanentlink zu dieser Pressemitteilung:
<http://www.themenportal.de/transport/pilot-vier-streifen-am-horizont-51390>

=== Der Arbeitsplatz von Pierre Atlihan. (Bild) ===

Shortlink:
<http://shortpr.com/h8vnge>

Permanentlink:
<http://www.themenportal.de/bilder/der-arbeitsplatz-von-pierre-atlihan>

=== Vor jedem Flug nimmt Pierre Atlihan seine Maschine persönlich in Augenschein. (Bild) ===

Shortlink:
<http://shortpr.com/jg8ij7>

Permanentlink:
<http://www.themenportal.de/bilder/vor-jedem-flug-nimmt-pierre-atlihan-seine-maschine-persoendlich-in-augenschein>

Pressekontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Frau Eva-Maria McCormack
Französische Straße 48
10117 Berlin

eva-maria.mccormack@bdl.aero

Firmenkontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Frau Eva-Maria McCormack
Französische Straße 48
10117 Berlin

bdl.aero
eva-maria.mccormack@bdl.aero

medienservice exklusiv ist ein Produkt der News und Medien Service Exklusiv GmbH. Diese ist wie die ddp direct GmbH ein Unternehmen der dapd-Gruppe und bietet Kommunikationsdienstleistungen nach den gängigen journalistischen Standards an. Auftraggeber sind Unternehmen und Verbände. Alle Inhalte in Text, Ton und Bild stehen nicht in der redaktionellen Verantwortung der News und Medien Service Exklusiv GmbH und sind mit der Nennung "mse" honorarfrei verwendbar.

Anlage: Bild

