

 **PILOT
CAREERS
LIVE**

pilotcareerslive.com

**PILOT CAREERS LIVE
DEUTSCHLAND - FRANKFURT
19 September 2026**



**JEDE GROSSE KARRIERE BEGINNT
MIT DEM ERSTEN SCHRITT.
MACHEN SIE IHREN NOCH HEUTE**




SEAGER
INFORM & INSPIRE

Unterstützt durch

AERO + **flieger**
INTERNATIONAL MAGAZIN



Your AVIATION CAMPUS..... 

WE MAKE YOU FLY

ATPL (A) & MPL (A)
DE.ATO.006

DE.ATO.206

MCC B737 A320 & TRI / SFI
TYPE RATING A320 A330/350 B737 B747 B777/787/CL65

TRAINING FOR COMPETENCE



European
Airline
Services

WWW.TFC-KAEUFER.DE



FLIGHT TRAINING

WWW.TFC.AERO

Willkommen bei der Pilot Careers Live Frankfurt!

Die Ausbildung zum Berufspiloten ist eine einzigartige Lernerfahrung. Sie stärkt den Charakter, ist allumfassend und herausfordernd. Solch eine Ausbildung erfordert ein hohes Maß an Selbstdisziplin und Zielstrebigkeit und setzt eine Vielzahl physiologischer und praktischer Fähigkeiten voraus. Wer diese hohen Standards erfüllt, wird mit einer angesehenen, aufregenden und erfüllenden Berufslaufbahn belohnt. Von der Aussicht aus dem „Bürofenster“ des Arbeitsplatzes ganz zu schweigen!

Pilot Careers Live wird unterstützt von AERO INTERNATIONAL und *fliegermagazin*, den beiden Fachzeitschriften für gewerbliche und private Luftfahrt in Deutschland. Die Messe soll jedem Antworten bieten, der eine Karriere als Airline-Pilot erwägt. Sie bietet die ideale Umgebung, um Experten und Piloten zu treffen. Die sind Ihnen behilflich, fundierte Entscheidungen für Ihre Laufbahn zu fällen und erläutern Ihnen die Vielzahl an Ausbildungsmöglichkeiten in dieser facettenreichen Branche.

Sie werden eine Fülle an Informationen und Ratschlägen bekommen. Unser Tipp ist: Stellen Sie jede Menge Fragen und entscheiden Sie dann, welche Ausbildungsform am Besten zu Ihnen passt. Machen Sie sich eine

Stichpunktliste Ihrer bevorzugten Ausbildungsanbieter und besuchen Sie diese – bevor Sie sich entscheiden, wo Sie Geld für Ihre berufliche Zukunft investieren wollen. Einige Aussteller veranstalten regelmäßig einen Tag der Offenen Tür und bieten Ihnen damit die Möglichkeit, das Umfeld Ihrer zukünftigen Ausbildung und die dort angebotenen Trainingsmittel kennenzulernen. Auch ist dies eine gute Chance, die Ausbilder und andere Schüler zu treffen.

Für Informationen zum Einstieg in den Pilotenberuf steht Ihnen auch die Website www.pilotcareernews.com zur Verfügung. Sie ist speziell auf Themen um Pilotenausbildung und -laufbahn ausgerichtet. Ebenso können Sie sich dort für den Newsletter anmelden, der Sie mit wichtigen Nachrichten zu Karriere und Industrie versorgt. Und auch die deutschsprachige Fachzeitschrift AERO INTERNATIONAL widmet sich regelmäßig dem Thema Pilotenausbildung und enthält viele Berichte über den Piloten-Alltag.

Vielen Dank, dass Sie heute dabei sind. Wir wünschen Ihnen alles Gute und viel Erfolg für Ihre berufliche Zukunft. Und wer weiß, vielleicht war der heutige Besuch bei Pilot Careers Live ja schon Ihr erster Schritt, Pilot zu werden!



Darran Ward
Exhibition Manager
darran.ward@seager.aero



Karina Gniazdowska
Exhibition Manager
paul.yates@seager.aero



Wolfgang Borgmann
Redakteur AERO INTERNATIONAL
wolfgang.borgmann@aerointernational.de



Pilot Career News



@pilotcareernews

#pilotcareerslive

Mit Unterstützung von

AERO
INTERNATIONAL

flieger
MAGAZIN



PILOT CAREER NEWS



2Fly Pro-Pilot

EASA-ATPL-Schulungszentren in Florida (USA) und Malaga (Spanien).
www.2flypropilot.com

AERO INTERNATIONAL

Das Magazin der Zivilluftfahrt.
www.aerointernational.de

AERO BETA

Verkehrsfliegerschule mit Standorten in Stuttgart, Mannheim und Herzogenaurach.
www.aero-beta.de

AeronautX Luftfahrtschule

Die ATPL-Schule hat Standorte in Linz und Wels in Österreich.
www.aeronautx.at

Aerotours

Flugschule und Luftfahrtunternehmen am Flugplatz Strausberg östlich von Berlin.
www.aerotours.de

AET Aviation

Vorbereitung auf Einstellungstests und Coaching von Piloten mit Sitz in Aachen.
www.aet-aviation.de

AIRLINE FLIGHT ACADEMY

Professionelle Pilotenausbildung in Irland. Von Ryanair anerkannter Partner.
www.airline-flightacademy.de

Astonfly

Führende Flugschule in Frankreich mit Sitz nahe Paris.
www.astonfly.com

ATTC.com

Die deutsche Firma bereitet angehende Piloten auf Tests und Eignungsprüfungen vor.
www.attc.com

Aviation Academy Austria

Österreichische Berufspilotenschule mit Standorten in Wiener Neustadt und Wien.
www.aviationacademy.at

Aviomar Flight Academy

Seit 1982 Ryanair-Partner für Pilotenausbildung auf höchstem Niveau.
www.aviomarscuoladivolo.com

Bartolini Air

Große EASA-Flugschule in Łódź, Polen.
www.bartoliniair.com

CATS Aviation

Theorieschule und Lehrunterlagen-Anbieter aus Großbritannien.
www.catsaviation.com

Elevate(her) Aviation

Organisation zur Erhöhung des Frauenanteil in der professionellen Luftfahrt weltweit.
www.elevateheraviation.com

European Institute of Aviation and Business

Pilotenausbildung für das Studium Aviation Management & Piloting der Hochschule Worms.
www.eiab.net

FFH Aviation Training

Eine unabhängige Flugschule mit Standorten in Stuttgart, Augsburg, Freiburg und Karlsruhe.
www.flyffh.com

FFL Fachschule für Luftfahrzeugführer

Die unabhängige Flugschule schult für alle EASA-Lizenzen, auch in Kombination mit dem Bachelor of Science in Professional Aviation.
www.ffa-flighttraining.de

fliegermagazin

Das führende Monatsmagazin für aktive Piloten in der Allgemeinen Luftfahrt.
www.fliegermagazin.de

Flyby

Die spanische Flugschule mit Sitz in Burgos.
www.flybyschool.com

German Airways

Deutsche Airline für Wetlease, ACMI und Charterflüge.
www.germanairways.com

GetJet Airlines

Litauische Airline für ACMI und Charterflüge.
www.getjet.aero

Hillsboro Aero Academy

Eine der größten Flugschulen in den USA.
www.flyhaa.de

Lufthansa Aviation Training

LAT ist die Lufthansa-Tochter für Pilotenaus- und -fortbildung.
www.lufthansa-aviation-training.com

One Air Aviation

Spanische Flugschule mit Sitz in Málaga.
www.grupooneair.com

OSM Aviation Academy

Eine führende Flugschule in Norwegen, Schweden und den USA.
www.flyosm.com

Professional Aviation Academy

Flugschule mit Sitz bei Bologna, Italien.
www.professionalaviation.it



RWL German Flight Academy

Die RWL betreibt in Mönchengladbach ein Ausbildungszentren für Berufspiloten.
www.rwl-flight.de

Sim4U Aviation

Betreiber von EASA zertifizierten Flugsimulatoren für Fluggesellschaften und ATOs.
www.sim4u.com

TFC Flight Training

An ihrem Aviation Campus in Essen bietet TFC Flight Training verschiedene Ausbildungsprogramme, darunter ATPL- und MPL-Kurse, an.
www.tfc.aero

TL Aviation

Flugschule mit Sitz in Mönchengladbach.
www.tlaviation.de

Urbe Aero Flight Academy

Die Schule am Flugplatz Urbe bei Rom bildet unter anderem Piloten für Wizz Air aus. Neben der ATPL wird auch die MPL angeboten.
www.urbe.aero

Vereinigung Cockpit

Die Vereinigung Cockpit e.V. versteht sich als zentrale Stimme der Pilotinnen und Piloten in Deutschland.
www.vcockpit.de

YoungPilots

Das deutschsprachige Netzwerk für angehende Piloten teilt Wissen, Erfahrungen und Insights.
www.youngpilots.de

Ausstellungsplan auf Seite 6

VORTRÄGE/SEMINARE

Über den Tag hinweg wird es im Veranstaltungssaal "Central Park" ein Stockwerk höher Vorträge und Seminare zu Themen geben, die für angehende Airline-Piloten relevant sind.

11:00 Uhr: Wie man sich auf Assessments vorbereitet

AET Aviation Training & Consulting
Ria Ströhlein, Luftfahrt-Psychologin
Was bei den Bewerbungsverfahren für Berufspiloten-Schüler zu erwarten ist und wie man sich vorbereiten kann.



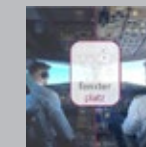
12:00 Uhr: Airline Pilot – die Karriere, von der Sie träumen

Vereinigung Cockpit
Dominik Maas, First Officer
Ein ehrlicher Einblick in den Alltag eines Piloten. Dazu gibt es Informationen zu den Voraussetzungen, um Pilot zu werden, sowie zu den verfügbaren Ausbildungsmöglichkeiten.



13:00 Uhr: Fensterplatz – ein typischer Monat/Tag im Leben eines Piloten

Felix Möcke, Commercial Pilot Airbus A320
Der Macher des Podcasts "Fensterplatz" berichtet aus dem Pilotenalltag auf Kurzstrecke.



14:00 Uhr: Young Pilots – Dein Weg ins Cockpit

Dennis Eiswirth
YoungPilots ist ein deutschsprachiges Netzwerk angehender Piloten – seit 22 Jahren teilen wir Wissen, Erfahrungen und Insights rund um Ausbildung, Beruf und Weg ins Cockpit.



15.00 Uhr: Warum DHL der Geheimtipp der Branche ist

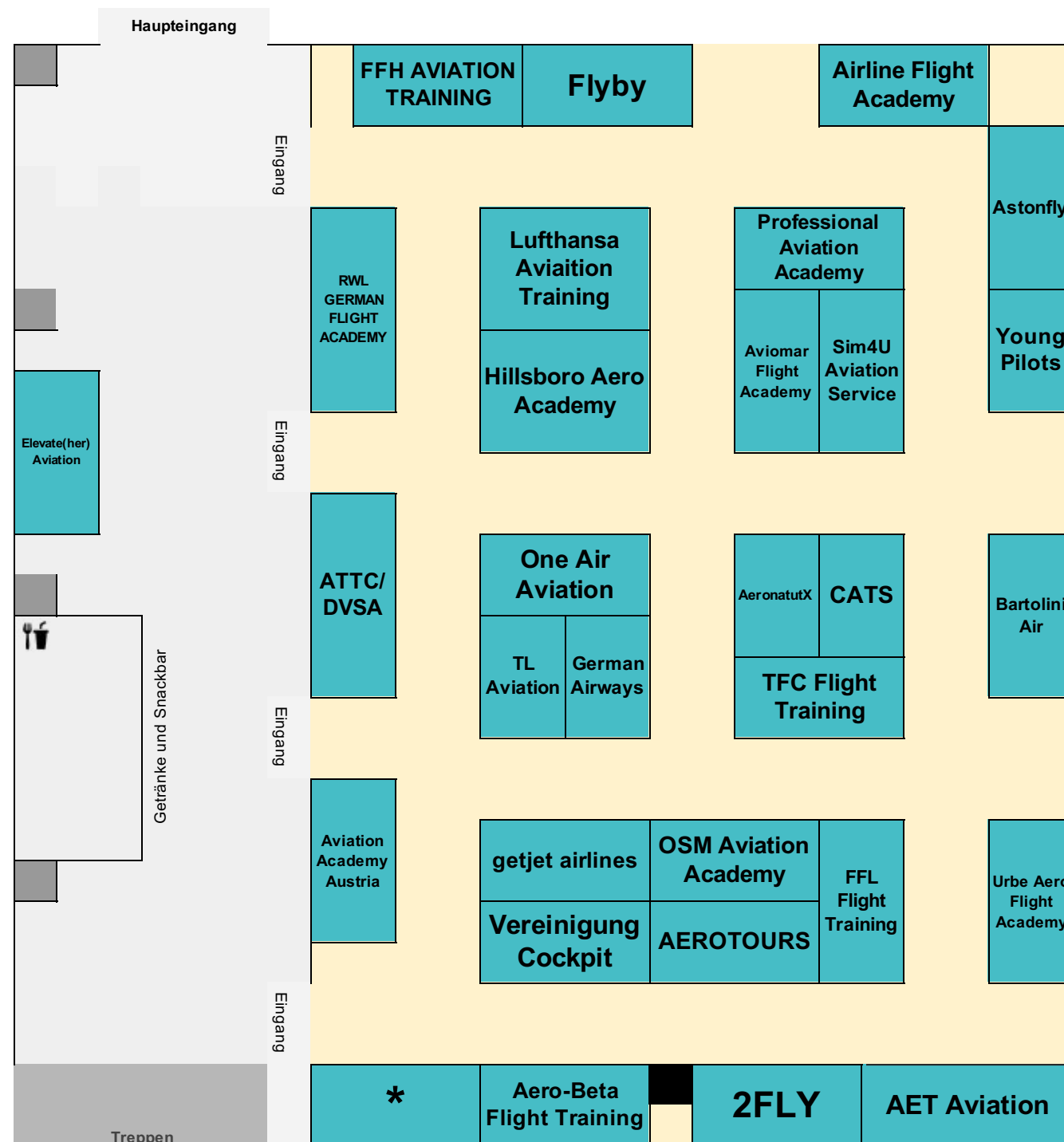
European Air Transport Leipzig
Vincent Jäger, Kapitän Airbus A300, Recruiting Pilot
Ein Kapitän berichtet über den Beruf als Frachter-Pilot bei einer Cargo-Airline.



WO DIE AUSSTELLER ZU FINDEN SIND

So behalten Sie den Überblick

Die Aussteller finden Sie im großen Saal – wie im Plan unten verzeichnet. Vorträge und Seminare gibt es im Stockwerk darüber. Im Foyer haben Sie die Möglichkeit, sich mit Snacks und Getränken zu erfrischen. Mehr Informationen über Aussteller und Veranstaltungen finden Sie auf Seite 4



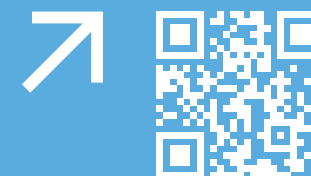
YOUR GOAL: THE COCKPIT. YOUR TAKE OFF: OUR MISSION.

Experience is our reference.



READY FOR MORE?

Further insights, updates and information are available at:



  www.aero-beta.de

OUR COURSES:

ATPL(A) — MEP — HPA —
LAPL(A) — PPL(A) —
CB-IR / IR(A) — CPL(A)

OUR LOCATIONS:

Stuttgart — Mannheim —
Nürnberg-Herzogenaurach —
Erfurt-Sömmerda



Aero-Beta Flight Training
Im Köller 7 — 70794 Sielmingen — Tel.: 07158 98 64 537 — info@aero-beta.de

al2006

SPECIFIC TECNAM P2006T NG SIMULATOR
FOR YOUR PPL, CPL & IR TRAINING



FAA FTD5 / AATD
EASA FNPT II / TC FTD 2 IPC



GARMIN
G1000[®] NXi

GARMIN
GFC700[™]



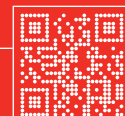
ALSO AVAILABLE
CONFIGURATION
P2006T MKII



ALSIM PEACE OF MIND

450+ CERTIFIED SIMS, 400+ CUSTOMERS
60+ COUNTRIES, SINCE 1994

MORE AT
ALSIM.COM



ASTONFLY



+20 YEARS OF EXPERTISE

100% IN ENGLISH

EASA-APPROVED ATO

Become an airline pilot.

 **RYANAIR**
FUTURE FLYER ACADEMY

In 24 months. From zero.

Europe's leading flight school. Join the Ryanair Future Flyer Academy and sign a conditional job offer **before training even begins** — a direct path to the flight deck of Europe's №1 airline.

SUCCESS-OR-REFUND GUARANTEE

Pass or be reimbursed.

A unique contractual protection in Europe: your investment is protected at every stage of training.

 +49 341 33974400 · admissions.de@astonfly.com

www.astonfly.com

AUSBILDUNG /

Drei Wege führen einen „Fußgänger“ zur Berufspilotenlizenz. Wer in einem integrierten Kurs oder modular über die PPL direkt die Air Transport Pilot License (ATPL) erwirbt, hat keine Einschränkungen. Die günstigere MPL bindet den Piloten an eine Airline

INTEGRATED COURSE	MODULAR COURSE	MPL COURSE
Class 1 Medical Exam	Class 1 Medical Exam	Class 1 Medical Exam
Selection/aptitude test ↓ Airline Transport Pilot's Licence (ATPL) theoretical knowledge course, involving 13 exams	Private Pilot's Licence (PPL) basic flight training and theoretical knowledge course, involving nine exams PPL issued Selection/aptitude test	Selection/aptitude test ↓ Airline Transport Pilot's Licence (ATPL) theoretical knowledge course, involving 13 exams
Basic flight training (similar to a PPL but no licence issued)	Airline Transport Pilot's Licence (ATPL) theoretical knowledge course, involving 13 exams	↓
Optional airline preparation course	Optional airline preparation course	Airline preparation and safety course
'Hour-building' flights	'Hour-building' flights	Basic flight training in a light aircraft and simulator
Commercial Pilot Licence (CPL), Multi-Engine and Instrument Rating (MEIR) courses ↓ Upset Recovery training	Commercial Pilot Licence (CPL), Multi-Engine and Instrument Rating (MEIR) courses CPL/MEIR 'Frozen ATPL' issued Upset Recovery training	Upset Recovery training ↓ Multi-crew, procedural and aircraft-specific training plus a licence skills test
Multi-Crew Co-operation (MCC) course	Multi-Crew Co-operation (MCC) course	Procedural training on safety equipment
Optional Jet Orientation Course (JOC) CPL/MEIR 'Frozen ATPL' issued Apply for an airline job	Optional Jet Orientation Course (JOC) ↓ Apply for an airline job	Base training on the specific aircraft you'll be flying for your sponsor airline Restricted ATPL issued Join sponsor airline only

EASA PRO-PILOT AIRLINE PROGRAMME 2026/27



- 20 month full-time EASA ATPL
 - 7 months Florida, USA
 - 13 months Málaga, Spain
- Airline Orientation with **BUZZ**
- Airline-linked final phase APS MCC & AUPRT
- Mentoring by current line pilot

Multi-engine hour building with


Fly routes around Florida & the Bahamas

2FLY Deutschland
Zwirneri 14,
27749, Delmenhorst.
Tel: +49 175 844 90 41
Email: jascha@2flypropilot.com
www.2flypropilot.com


FRANKFURT
19 SEPTEMBER 2026





ERSTE ADRESSE AUF DEM WEG INS COCKPIT.




FFL Fachschule für Luftfahrzeugführer GmbH
Brunshofstrasse 1 - 45470 Mülheim an der Ruhr
Tel. 0208 37827-60
info@ffl-flighttraining.de



www.aet-aviation.de
office@aet-aviation.de



- Pilotentest-Software, geeignet u.a. für DLR, Höhnerbach & Interpersonal
- Pilotentest Vorbereitung
- Simulator Screening
- Interview Coaching
- Finanzielle Förderungen
- Pilotenjob News





Mit Turbulenzen
ist bei der ATPL-
Marktentwicklung
stets zu rechnen

BEITRAG AUS

AERO
INTERNATIONAL

Die Aussichten sind glänzend

ATPL-MARKT

Der Fachkräftemangel macht auch vor der Luftfahrt nicht halt. Es werden dringend Pilotinnen und Piloten gesucht, um die Lücke der in Rente gehenden Baby Boomer zu schließen

Wer sich entscheidet, Verkehrspilot zu werden, der muss eine ganze Menge Geld in die Hand nehmen. Inzwischen werden für die Ausbildung zur „Airline Transport Pilot License“ (ATPL) vielfach Kosten jenseits der 100 000-Euro-Marke aufgerufen. So eine Investition will gut überlegt sein, zumal die Gehälter in den ersten Jahren des Berufslebens oft noch nicht so hoch sind, dass man die Raten für eine Kreditrückzahlung aufbringen könnte, ohne sich einzuschränken.

Die gute Nachricht vorweg: Es gab in den letzten 20 Jahren kaum jemals einen besseren Zeitpunkt, in diesen Beruf einzusteigen. Alle Prognosen zeigen nämlich, dass Piloten auf Jahre hinaus Mangelware bleiben werden. In den USA gibt es heute schon zu wenig, in Europa ist die Entwick-

lung dorthin absehbar. Gemäß der jüngsten Marktprognose von Airbus wird sich die Weltflotte in den nächsten 20 Jahren verdoppeln, von heute 24 000 Flugzeuge auf rund 48 000. Und das sind nur Passagierflugzeuge mit mehr als 100 Sitzen. Kleinere Flugzeuge für den Regionalverkehr, Frachter und die Business Aviation sind darin noch nicht einmal enthalten.

Um diese riesige Flotte zu betreiben, müssen nach den Airbus-Prognosen 585 000 neue Piloten ausgebildet werden. Boeing schätzt den Bedarf sogar noch höher, auf 674 000. Einig sind sich die beiden großen Hersteller in der Befürchtung, dass nicht der Mangel an Passagieren, sondern der an Technikern und Piloten die Entwicklung des Weltluftverkehrs ausbremsen könnte. Noch vor zehn Jahren hatten es junge Piloten schwer, nach abgeschlossener

Ausbildung den Weg ins Cockpit zu finden. Manch einer verdingte sich mit selbstfinanziertem 737-Typerating als First Officer bei Ryanair. Die Gelegenheit, Flugstunden zu sammeln, ließ sich die Airline mit 2000 Euro im Monat bezahlen. Sie konnte es sich leisten, denn Pilotennachwuchs auf der Suche nach dem ersten Job gab es damals mehr als genug.

Abschied der Baby Boomer

Heute ist das zum Glück anders. Nach einer Studie des Beratungsunternehmens Oliver Wyman werden den Fluggesellschaften in Europa im Jahr 2032 rund 19 000 Piloten fehlen. Dahinter stecken vor allem zwei Ursachen. Die eine ist der demografische Wandel: Die geburtenstarken Jahrgänge, die sogenannten Baby Boomer, erreichen die Altersgrenze und scheiden aus. Die Lücke, die sie hinterlassen, kann von den nachfolgenden, zahlenmäßig kleineren Jahrgängen nicht gefüllt werden.

„Der Fachkräftemangel macht auch vor der Luftfahrt nicht halt“, bestätigt Vivianne Reehag, Mitglied im Vorstand der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit. „Wir haben einen Beruf, der abwechslungsreich und verantwortungsvoll ist, und der sehr, sehr toll sein kann.“ Man dürfe als junger Mensch aber auch die Nachteile nicht übersehen, →

HILLSBORO AERO
ACADEMY
Est. 1980

DREAM BIG



TURN YOUR DREAM INTO A CAREER

- EASA und FAA Pilotenausbildung in Amerika
- Mit dem F1 Visum als Pilot in Amerika arbeiten und in 2 Jahren über 1500 Stunden fliegen
- Umschreibung von EASA auf FAA
- Kostengünstige Ausbildung
- Regelmäßige kostenlose Webinars und Info-Veranstaltungen



www.flyhaa.de



GRAFIK: AIRBUS

Diese Airbus-Grafik zeigt die Resilienz des globalen Passagieraufkommens gegenüber unvorhergesehenen Ereignissen, gemessen in Billionen Passagierkilometer (RPK)

wie zum Beispiel Schichtarbeit und müsse sich der Risiken bewusst sein, die man mit einer selbstfinanzierten teuren Ausbildung eingeht.

Der zweite Grund ist das Wachstum des Luftverkehrs. Er nimmt prozentual gesehen zwar nicht mehr so stark zu wie zum Beispiel in Indien oder Südostasien, aber Airbus rechnet damit, dass 2043 in Europa rund 4000 mehr Verkehrsflugzeuge unterwegs sein werden als heute. Das bedeutet einen zusätzlichen Bedarf von rund 60 000 Piloten. Eine Flexibilisierung der Altersgrenze für Verkehrspiloten, die sich am Gesundheitszustand des Einzelnen orientiert statt am biologischen Alter, wird den Fachkräftemangel im Cockpit allenfalls lindern können.

Turbulenzen sind möglich

Auch in der Zukunft wird das teils heftige Auf und Ab nicht ausbleiben, das die zivile Luftfahrt seit je her kennzeichnet. Wirtschaftskrisen, der Ausbruch von Infektionskrankheiten und politische Turbulenzen treffen sie härter und unmittelbarer als andere Branchen. Das bleibt auch in Zukunft so. Andererseits sind selbst die tiefsten Einbrüche in der Rückschau nicht mehr als kleine Dellen auf der Wachstumskurve (siehe Grafik oben). Ein zweites berufliches Standbein durch ein Studium vor der Pilotenausbildung oder eines der dualen Ausbildungsmodelle, die inzwischen auch für Piloten angeboten werden, ist eine gute Versicherung gegen Krisen, aber auch gegen gesundheitsbedingte Berufsunfähigkeit, die jeden auch in jungen Jahren treffen kann.

Eine Sorge braucht man sich nicht zu machen, nämlich die, dass Künstliche Intelligenz einem den Arbeitsplatz streitig

Die Perspektiven für ATPL-Schüler sind nicht nur in Deutschland hervorragend



FOTO: ALEXANDRA VOSDING/LAT

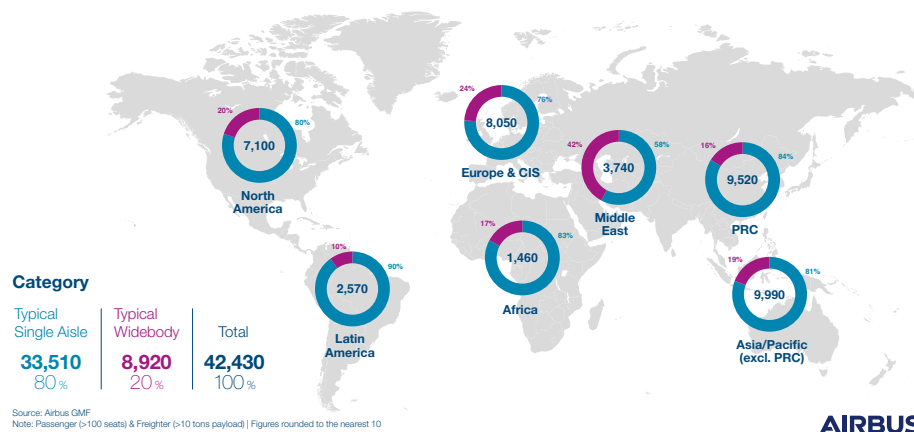
macht. Auch wenn einige Fluggesellschaften die Hersteller drängen, über Flugzeuge nachzudenken, die mit nur einem Piloten auskommen oder gar gänzlich autonom fliegen, so liegt derlei so weit in der Zukunft, dass jemand der heute seine Ausbildung startet damit frühestens konfrontiert sein wird, wenn er längst Kapitän mit weit über zehntausend Flugstunden ist.

Selbst wenn alle Sicherheitsbedenken eines Tages ausgeräumt sein sollten, wird

man dafür Flugzeuge brauchen, deren Systeme von Grund auf neu entwickelt wurden. Eine A320 oder 737 ohne großen Aufwand nachzurüsten, liegt außerhalb des technisch Möglichen.

Ein Nachfolger für beide ist aber nicht vor 2035 in Sicht – und dort sind Piloten noch eingeplant. Und wenn diese Generation ausgemustert wird, dann sind wir längst in den sechziger Jahren dieses Jahrtausends. •

Heinrich Großbongardt



Airbus rechnet bis zum Jahr 2043 mit einer Nachfrage nach 42 430 Passagierflugzeugen

GRAFIK: AIRBUS

WANT TO BECOME A PILOT?

As a leading European aviation academy, **FlyBy** is one of the **largest flight schools in Spain**.

45+
AIRCRAFT
IN FLEET

30,000+
FLIGHT HOURS
PER YEAR

STUDENTS FROM
115+
COUNTRIES

Join now!



Explore new career opportunities with our:

**100% ALL-INCLUSIVE
INTEGRATED ATPL
COURSE WITH NO HIDDEN FEES**

All-Inclusive Package
79,500€

Basic Package
69,500€

OTHER COURSES



Airline Transport Pilot Degree
In collaboration with the University of Burgos.



FlyBy Cadet Program
Guaranteed permanent Flight Instructor position.

OUR GRADUATES FLY FOR THE BEST



Located in Burgos and Logroño

FlyBy operates out of two exclusive bases: Burgos and Logroño, located in Northern Spain. These bases offer students access to real flight operations, hangars, and a professional environment.



A320-Cockpit im Detail

Wo sind welche Bedienelemente und wozu dienen sie?

Overhead Systems Panel

Über den Köpfen der Piloten lassen sich viele sekundäre Systeme bedienen, etwa die Beleuchtung oder das Enteisungssystem, ebenso die elektrischen Systeme

Navigational Display (ND)

zeigt die programmierte Flugroute, Funkfeuer und Flughäfen in einer Moving Map, ebenso anderen Flugverkehr im Traffic Collision Avoidance System (TCAS)

Primary Flight Display (PFD)

zeigt die Fluglage als Künstlichen Horizont, ebenso Geschwindigkeit, Höhe, Kurs und andere wichtige Flugdaten

Engine Warning Display (EWD)

zeigt Triebwerksdaten und Systemwarnungen, wenn es Probleme gibt

Systems Display

liefert Daten der Flugzeugsysteme, etwa Gewicht von Treibstoff und Flugzeug

Flight Control Unit Der Autopilot steuert Flugrichtung und Höhe des Airbus, kann auch Steig- und Sinkflüge automatisch kontrollieren und dabei die Triebwerksleistung ändern

Head-Up Display (HUD) Damit werden im Anflug wichtige Flugdaten direkt ins Blickfeld des Piloten eingeblendet, während er nach draußen schaut



Sidestick
Der Pilot steuert damit Quer- und Längsneigung des Flugzeugs

Flap Lever
fährt die Landeklappen in unterschiedlichen Stufen aus

Standby Instruments
Ersatzinstrumente für den Fall, dass PFD und/oder ND ausfallen

Thrust Levers
Die Leistungshebel der zwei Triebwerke sind computergesteuert und haben vorgegebene Rasten zum Beispiel für Start- oder Reiseflugleistung

Trim Wheel
Mit dem Trimmer lassen sich die aerodynamischen Kräfte am Höhenruder neutralisieren

Landing Gear Mit dem Hebel wird das Fahrwerk ein- und ausgefahren. Die Anzeige für die Fahrwerksstellung ist gleich daneben

Flight Management System Über die Tastatur geben die Piloten den Flugplan und Leistungsberechnungen ein



Moderner Level-D-Simulator: Die Hydraulikstützen sorgen für ein realistisches Beschleunigungsgefühl im Cockpit

BEITRAG AUS

AERO
INTERNATIONAL

FLUGSIMULATOREN

Trockentraining

Navigation, Verfahren und Notfälle – im Simulator lassen sich diese Dinge sicherer, billiger und zeitsparender üben als im richtigen Flugzeug. Die Geschichte der Trainingsgeräte ist beinahe so alt wie die der Flugzeuge dazu. Und auch deren Technik hat sich seitdem dramatisch verändert

Text Christian Stock

Vögel“, ruft der Kapitän, doch es ist schon zu spät. Erst sind laute Einschläge zu hören, dann beginnt das ganze Flugzeug zu vibrieren, die Warnleuchten für den linken Motor blinken auf. Routiniert arbeiten sich Kapitän und Copilot durch die Notfallverfahren und stellen den linken Motor ab – zum Glück hat sich kein Feuer entwickelt! Schnell wieder zurück nach München und landen. Doch da hat sich mittlerweile ein großes Gewitter über dem Flughafen breitgemacht. Salzburg habe gutes Wetter und sei anfliegbar, meldet die Flugsicherung.

Die beiden entscheiden sich für Salzburg, müssen dort aber den berühmten Circling Approach auf die Piste 33 machen. In Bodennähe bei schlechter Sicht und starkem Regen positionieren sie ihre A320 zur Landung, doch kurz vor dem Aufsetzen rollt eine andere Maschine ohne Freigabe auf die Bahn – „Go Around“ ruft der Kapitän und sofort wird mit nur einem verbleibendem Motor ein Durchstartmanöver eingeleitet. Auch dieses Verfahren meistern die beiden souverän, als von hinten „Pause!“ durchs

Cockpit schallt. Der Ausbildungskapitän hat den Simulator angehalten – die Pause hat sich die Crew redlich verdient.

So oder so ähnlich sieht der Alltag in den großen Full-Flight-Simulatoren aus, wie sie zur Aus- und Weiterbildung von Airline Piloten weltweit eingesetzt werden.

Stellt man sich das gerade geschilderte Szenario vor, so wird schnell klar, dass solche Situationen im Flug nicht nachstellbar sind und selbst wenn, sie viel zu gefährlich wären, um sie mit einem Flugzeug abzufliegen. Dafür gibt es Simulatoren. Sie dienen aber nicht nur dazu, Notsituationen zu trainieren, sondern auch, sich während der Erlangung eines Typertings an die Flugeigenschaften und Verfahren eines neuen Flugzeugtyps zu gewöhnen.

Tradition der Simulanten

Die Entwicklung von Flugsimulatoren ist fast so alt wie die Fliegerei selbst. Bereits während des Ersten Weltkrieges gab es erste Versuche, das Fliegen zu simulieren. Der erste wirklich ernstzunehmende Simulator wurde Ende der Zwanziger entwickelt. Edwin Link, Sohn eines Orgelbauers,

begann damit während seiner eigenen Flugausbildung. Er nutzte seine im Orgelbau erworbenen Kenntnisse in Mechanik und Pneumatik und brachte 1929 den ersten Link Trainer zur Serienreife. Erst als Spielzeug belächelt, wurde das Gerät in den dreißiger und vierziger Jahren in großen Mengen an Airlines und Militär ausgeliefert und diente der Grundlagenschulung im Instrumentenflug.

In den Vierzigern und Fünfzigern wurden die Flugzeuge in ihrer Bedienung und bezüglich ihrer Systeme zunehmend komplexer. Für Pan Am entwickelte die Firma Curtiss Wright 1948 den ersten Simulator, der ein echtes Flugzeug abbildet. Es handelte sich um die exakte Replik eines Boeing-Stratocruiser-Cockpits. Sowohl die Steuerorgane als auch die Instrumente funktionierten wie beim echten Flugzeug, sodass bereits alle denkbaren Notverfahren abgearbeitet werden konnten. Was nicht simuliert werden konnte waren die Beschleunigungskräfte, da das Gerät aufgrund seines hohen Gewichts selbst nicht beweglich war. Ebenso fehlte ein realistisches Sichtsystem.

An einen Ersatz des Flugzeugs für das Training war daher noch nicht zu denken. Nach wie vor mussten viele Platzrunden ohne zahlende Passagiere geflogen werden, bevor sich die Crew an das Flugzeug gewöhnt hatte. Doch trotzdem: Der erste große Schritt war gemacht.

Mit dem schnellen Wachstum der Computer-Rechenleistung in den sechziger Jahren war es möglich, digital generierte Bilder für das Sichtsystem zu verwenden. Premiere feierte dieses Verfahren im Raumfahrtprogramm der USA; es hielt in den Siebziger schnell Einzug in die Verkehrsfliegerei, nicht zuletzt wegen der deutlich geringeren Kosten des Systems.

Flugzeit darf geloggt werden

Zu Beginn der Achtziger waren die Simulatoren bereits so gut, dass Umschulungen ausschließlich auf dem Simulator durchgeführt werden konnten. Dies sparte nicht nur Zeit und Geld, sondern erhöhte auf der einen Seite die Ausbildungsqualität, weil kritische Situationen nahezu beliebig oft wiederholt werden können, auf der anderen Seite erhöhte sich die Sicherheit, da anspruchsvolle und gefährliche Szenarien wie Triebwerksausfälle auf den Simulator beschränkt werden konnten.

Platzrunden mit dem echten Flugzeug werden vom Gesetzgeber heute nur noch für einen einzigen Fall verlangt: dem ersten Typerting der Fliegerkarriere. Der größte Teil der heute eingesetzten Full-Flight-Simulatoren sind sogenannte Level-D-Simulatoren. Sie haben ein 180 Grad →

FOTOS: AIRBUS, L3



Let's build tomorrow's pilots together!

Based in Bologna, Italy, we are an **EASA & GCAA certified** flight academy trusted by airlines, industry, operators and institutions.

- Modern fleet & state of the art simulator
- High training standards & safety culture
- Fast track airline ready pilot development
- Dual capability: Airplane + Helicopter (unique in Europe)

Why we are different?

- 20+ fully owned aircraft with **glass cockpit technology**
- **In house CAMO and maintenance** ensuring fleet continuity
- **Flight Operation Center**
- **Fast track ATPL programs**
- 24 months completion

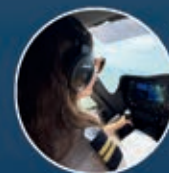
Europe's gateway to next generation pilots



Modular CPL + ATPL
Frozen (A)/(H)



Integrated CPL
+ IR (A)/(H)



MCC (A)/(H)



Customized training

Certified by



الهيئة العامة للطيران المدني
GENERAL CIVIL AVIATION AUTHORITY



Contact us

academy@professionalaviation.it
www.professionalaviation.it
+39 051 795009

AUSBILDUNG /

umfassendes Sichtsystem, können Tag, Dämmerung und Nacht darstellen, sind über alle Achsen beweglich und verfügen über eine sehr realistische Darstellung von Geräuschen und Vibrationen. Mit ihnen dürfen Ersts Schulungen und die Prüfung von Starts und Landungen durchgeführt werden. Das Bewegungssystem, auch Motion genannt, wird hydraulisch betätigt, wobei es mittlerweile Tendenzen gibt, die Bewegungssysteme elektrisch anzutreiben, da elektrische Systeme deutlich günstiger und weniger wartungsanfällig sind. Heutige Sichtsysteme verwenden mehreren Projektoren, die das Bild über Spiegel auf eine gewölbte Fläche projizieren und damit einen räumlichen, dreidimensionalen Effekt erzielen. Die Flugeigenschaften, über die ein solcher Simulator verfügt, basieren nicht auf theoretischen Modellen, sondern werden vom Hersteller des abgebildeten Flugzeugmodells erfolgen und dem Simulatorhersteller – gegen Entgelt – zur Verfügung gestellt. Dadurch fliegt sich ein moderner Simulator tatsächlich wie das echte Flugzeug – der Pilot darf die Flugzeit sogar entsprechend in seinem Logbuch eintragen.



Einfachere Simulatoren bewegen sich nicht, bieten aber perfekte Optik

Das führt aber auch an die Grenzen der heutigen Full-Flight-Simulatoren. Nur Flugzustände, die tatsächlich erfolgen wurden, können präzise abgebildet werden. Alle anderen können nur unter theoretischen Annahmen simuliert werden und sind damit nicht realistisch. Dazu gehören zum Beispiel Notwasserungen oder das Landen mit nur teilweise ausgefahrenem Fahrwerk, da dies im Testflugbetrieb nicht erprobt werden kann. Um sogenanntes Negativtraining zu vermeiden, werden diese Fehler im Simulator normalerweise nicht trainiert.

Das Fliegen mit echten Flugzeugen in der Pilotenausbildung hat nicht ausgedient. Zum einen sind klassische Schulflugzeuge wie Cessna, Piper oder Beechcraft deutlich günstiger zu betreiben als der Simulator eines hochkomplexen Verkehrsflugzeugs. Zum anderen lassen sich dynamische Verkehrssituationen, Funkverkehr und Wetterbeobachtung am besten „live“ erleben. ●



FROM ZERO TO THE RIGHT SEAT

Your ambition deserves a clear path to the flight deck, advanced training technology and strong airline partnerships.

Training connected to the airline industry:

Wizz **easyJet** **AEROITALIA**

20 glass-cockpit aircraft and 3 type specific flight simulators.

Ideal location supporting year-round flight operations.

UPCOMING 2026 INTAKES

ATPL, Wizz Air and Aeroitalia programmes:
15 October 2026
2 December 2026

DISCOVER THE PROGRAMMES AND APPLY



**MORE THAN 20
SIMULATORS**

**MÁLAGA AND
ANDALUSIA**

**AERONAUTICAL
SMART CAMPUS**

32 AIRCRAFT
Diamond Cirrus Tecnam

ONE AIR
ONE AIR FLIGHT TRAINING SPAIN

Become a commercial pilot with the most complete training program in Europe
Welcome to aviation, welcome to One Air

**Awards
Aeronautical
Training
ONE AIR**
Three years 2020, 2021 & 2024

Discover how to become a commercial pilot



Spain's largest Diamond, Cirrus, and Tecnam fleet with 32 aircraft

- ✓ The European school with the most UPRT aircraft
- ✓ New generation twin-engine aircraft: DA62, DA42, and P2006 NG
- ✓ New generation single-engine aircraft: DA40NG, DA20 C1, Cirrus SR20, Tecnam P2008 NG

SIMLAB by One Air and Type Rating

- ✓ Airbus A320 + Boeing B737
- ✓ Alsim FNPT II ALX + FNPT II AI42
- ✓ Full Motion Redbird Xwind
- ✓ Replica simulators of our aircraft: Diamond DA20 C1, Cirrus SR20, Diamond DA42 and, as a world first, the Tecnam P2008 NG
- ✓ Instructors with airline experience

BOEING 737 MAX SIMULATOR LAB

- ✓ New generation BOEING 737 MAX simulators with Advanced Flight Deck cockpits
- ✓ EASA certification for APS MCC courses, among others
- ✓ Thematic classrooms, planning area, rest area, and the latest technology for instruction

Different bases of operations

- ✓ Private airfield for the initial flight phase
- ✓ International Airports for IR, ME, CPL, and NVFR phases

In-house maintenance center

- ✓ A full team of professionals exclusively dedicated to our fleet, guaranteeing a higher number of flight hours and always with the utmost safety

Malaga, chosen by Forbes as the best city in the world to live in

- ✓ The best weather conditions in Europe for pilot training
- ✓ An unbeatable environment to enjoy during your aeronautical training

The best human and professional team

- ✓ More than 100 professionals
- ✓ Native English and Spanish-speaking instructors

Transportation and accommodation

- ✓ Private transportation network
- ✓ Luxury accommodation for students

Education with added value

- ✓ The best preparation with more theoretical training
- ✓ Bilingual training
- ✓ In-house hiring program
- ✓ Airline assessment preparation course
- ✓ Tuition insurance with loss of license coverage
- ✓ Pre-approved financing and much more...



ONE AIR FLIGHT TRAINING SPAIN
E-ATO 190



TYPE RATING TRAINING
MÁLAGA
E-ATO 316

951 211 333
info@oneair.es
www.oneair.es



Request information



Bei Emirates liegt der Frauenanteil im Cockpit aktuell noch im einstelligen Bereich

Talentepool

FRAUEN IM COCKPIT

Aufgrund des weltweit prognostizierten Pilotenmangels kann es sich die Luftfahrtbranche in Zukunft gar nicht mehr leisten, auf Verkehrsflugzeugführerinnen zu verzichten

Es gibt nur wenige Berufe weltweit, in denen der Frauenanteil geringer ist als unter Verkehrsflugzeugführern. Nur 5,8 Prozent der kommerziellen Piloten sind laut der International Society of Women Airline Pilots weiblich. In Deutschland beträgt der Anteil 6,9 Prozent. An der Spitze des globalen Rankings thronen Indien mit 12,4 Prozent und Irland mit fast zehn Prozent. Die Fluggesellschaften der Lufthansa-Gruppe kommen zusammengerechnet auf einen Frauenanteil von 6,9 Prozent – 9,6 Prozent aller First Officer, 8,9 Prozent aller Senior First Officer und vier Prozent aller Kapitäne sind weiblich. 2017 waren es noch 6,1 Prozent. Ferienflieger Condor meldet einen Anteil von aktuell acht Prozent.

Zugegeben: Die Tendenz ist steigend – wenn auch langsam. Das Ungleichgewicht zwischen den Geschlechtern dürfte noch Jahrzehnte Bestand haben. Seit jeher gilt das Fliegen als typisch männliches Projekt. Im April 1924 verständigte sich die International Commission for Aviation sogar darauf, dass „Frauen von jeglicher Tätigkeit als Besatzungsmitglied eines im öffentlichen Transportwesen eingesetzten Flugzeugs ausgeschlossen sind“.

Nach dem Zweiten Weltkrieg standen arbeitslose Militärpiloten zu Tausenden auf der Straße – die den Bedarf der gerade erst wachsenden Luftfahrt deckten. Es bestand zunächst einmal gar keine Notwendigkeit, Pilotinnen einzustellen. Dazu kam eine gewisse Sturheit: Erst Mitte der achtziger Jahre musste die Verkehrsfliegerschule der Lufthansa nach erfolgreicher Klage die ersten beiden Frauen zur Ausbildung zulassen. 1988 traten Evi Lausmann (später Hetzmann-eder) und Nicola Lunemann (später Lisy) ihren Liniendienst beim Kranich an. Die Presse sprach von einer „kleinen Revolution“.

Heute, in Zeiten massiven Pilotenmangels (siehe Seite 12), kann es sich die Branche hingegen gar nicht mehr leisten, auf Frauen im Cockpit zu verzichten.

Beispiele aus der Praxis

Doch wie sieht momentan die Situation in den Flugschulen aus? Einige Beispiele: Unter den 136 Kadetten der lettischen AirBaltic Pilot Academy sind aktuell etwas mehr als zehn Prozent Frauen; in dem im April gestarteten 22. Lehrgang durchlaufen zwei Schülerinnen und 14 Schüler die Ausbildung. Die Emirates Flight Training Academy (EFTA)

meldete jüngst einen Frauenanteil von 11,6 Prozent. Selbst in der arabischen Welt, nicht gerade für ihren emanzipatorischen Fortschritt bekannt, scheint ein Umdenken einzusetzen. Im deutschsprachigen Raum geht's ebenfalls voran: Die European Flight Academy des Lufthansa-Konzerns kam 2023 auf einen Frauenanteil von etwa 14 Prozent.

Bei der Mönchengladbacher RWL German Flight Academy sind aktuell zwölf Prozent aller Flugschüler weiblich. „Ein sehr konstanter Wert und das bereits seit Jahren“, sagt Geschäftsführer Jens Küper, eine Tendenz nach oben sei für ihn nicht erkennbar. Dabei würde er sich mehr Frauen in der Ausbildung zum Berufspiloten wünschen. Die Erfahrungen, die seine Flugschule über viele Jahre hinweg mit dem weiblichen Pilotennachwuchs gesammelt habe, seien bestens.

Ob Schüler oder Schülerin: Küper stellt beim Lernerfolg keine geschlechtsspezifischen Unterschiede fest. Spürbar seien jedoch bereits im Vorfeld der Ausbildung, etwa auf Informationsveranstaltungen, die Hemmungen mancher Interessentinnen, sich den Berufswunsch tatsächlich zu erfüllen. Doch da könne und müsse man gegenarbeiten, sagt Küper. Und zwar mit guten Beispielen.

Und wie ließe sich die Attraktivität des Berufs für Frauen weiter erhöhen? Auf eine bessere Vereinbarkeit von Fliegen und Familie zu setzen ist der Flugschülerin Sophia Viktoria Preuß wichtig. „Flexible Arbeitszeitmodelle wie Teilzeit können Frauen und Männern mit Familie den Einstieg erleichtern. Dazu gehören stabilere Dienstpläne und Planungssicherheit, um familiäre Verpflichtungen gut zu koordinieren.“

Dieser Meinung ist auch die Flugschülerin Larissa Richter und fügt hinzu: „Außerhalb der Luftfahrt herrscht noch ein großes Mysterium rund um Frauen im Cockpit. Es sollten viel mehr Pilotinnen auch im Marketing gezeigt werden. Denn ich glaube, dass das Bild von männlichen Piloten weit verbreitet ist, während Frauen eher in der Rolle von Flight Attendants gesehen werden.“

Kristina Coleman sieht bereits einen Wandel gekommen: „Immer mehr junge Frauen interessieren sich für diesen Beruf, was absolut fantastisch ist.“ Interessierten, aber vielleicht noch zweifelnden Schulabgängerinnen macht sie Mut: „Traut euch! Informiert euch auf Messen oder bei Info-Tagen der Flugschulen. Es gibt viele Foren und auch tolle Kolleginnen im Social-Media-Bereich, die viele Einblicke geben. Oder geht einfach eurer Neugierde nach und schaut bei dem nächsten Flug vorne rein!“ • **Astrid Röben**



RYANAIR
FUTURE FLYER ACADEMY

B BARTOLINI AIR

THE SMARTEST PATH TO BECOME AN AIRLINE PILOT

RYANAIR FUTURE FLYER ACADEMY – BOEING 737 TYPE RATING AND CONDITIONAL JOB OFFER INCLUDED:

- **AB INITIO: €83,990 | 2 YEARS**
- **GATEWAY 1: €51,990 | 6 MONTHS**

SO MUCH MORE FOR SO MUCH LESS!

FOR MORE DETAILS, PLEASE
CONTACT US VIA THE FORM:



✉ **TRAINING@BARTOLINI.AIR.COM**

☎ **+48 601 611 056**

*THE PRICE IS VALID ONLY FOR CANDIDATES WITH THE RIGHT TO LIVE AND WORK IN THE EUROPEAN UNION.

AERO

INTERNATIONAL



JETZT TESTEN: 3 AUSGABEN + TOLLE PRÄMIE!



**amazon Gutschein,
Wert 10 €**

oder



**Multitool
von Mannesmann,
1€ Zuzahlung**

- + 3 Ausgaben nur 20,80 €
- + 30% sparen
- + Prämie zur Wahl



Einfach bestellen unter: **www.aerointernational.de/mini** · 040/38906-880 (Bitte die Bestellnr. 2155291 angeben.)

Sie erhalten 3 Ausgaben AERO INTERNATIONAL für zzt. 20,80 € (DE) / 22,90 € (AT) / 35,50 CHF (CH) (inkl. MwSt. und Versand) zzgl. des jeweiligen Zuzahlungsbetrags. Dieses Angebot gilt nur so lange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Anbieter des Abonnements ist JAHR MEDIA GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

