



Mit 14 Jahren ist sie das erste Mal geflogen und war sofort Feuer und Flamme. Das Gefühl über den Wolken zu schweben war einfach phantastisch. Der Himmel sollte, nein musste ihr Arbeitsplatz werden, koste es was es wolle. Insgesamt 78.000 Euro investierte Katrin Burkart (25) für ihren Traum und machte einen Pilotenschein. Stewardess reichte der gebürtigen Dortmunderin nicht. Sie wollte selber den Steuerknüppel in der Hand haben. Der Pilotenberuf vereinte zudem all ihre Interessen und Vorlieben: Technik, Meteorologie, Kommunikation, Englisch und natürlich die Faszination Fliegen. Seit zwei Jahren bringt sie nun für die Fluggesellschaft Hamburg International täglich rund 150 Gäste in verschiedenste europäische Urlaubsregionen.

„Mal ehrlich, wenn man etwas als Teenager toll findet, dann macht man das ja nicht sofort zu seinem Beruf“, gibt Katrin Burkart (25) zu. „Doch seitdem ich das erste Mal geflogen bin, ein Linienflug mit meiner Mutter von Düsseldorf nach London, war ich derartig verrückt nach Flugzeugen, dass ich mir für mein Berufsleben gar nichts anderes mehr vorstellen konnte.“ Also informierte sie sich nach den Jobmöglichkeiten über den Wolken. Stewardess? Das ist zwar ein beliebter Beruf für Frauen, aber nichts für die technikbegeisterte Westfälin mit den langen roten Haaren und den vielen fröhlichen Sommersprossen im Gesicht.

„Im Berufsbild Pilot vereinen sich zudem all meine Vorlieben und Interessen. Mathe und Physik, aber auch Meteorologie und Englisch. Man sollte auf jeden Fall technisches Verständnis mitbringen“, bemerkt sie. „Darüber hinaus hängt der Flug sehr vom Wetter ab. Ob Sonne, Regen, Gewitter oder Schnee – man muss sich immer neu darauf einstellen, die beste Bahn und den sichersten Kurs auswählen.“ Die Luftverkehrssprache ist englisch.

Nicht zuletzt erfordert der Beruf ausgeprägte soziale Kompetenzen, da man immer wieder mit verschiedenen Menschen zu tun hat und diese führen muss, auch bei „Turbulenzen“; inner- und außerhalb des Flugzeugs – Piloten haben keine feste Crew wie es in Hollywoodfilmen immer vermittelt wird.



Obwohl Pilot längst kein typischer Männerberuf mehr ist, sitzen doch vergleichsweise wenige Frauen im Cockpit. Noch nicht einmal zehn Prozent der Piloten sind weiblich. Dabei ist der Job gerade für Frauen äußerst interessant. Sie erwarten ein tolles Gehalt sowie die Möglichkeit, nach einer kurzen Auszeit, zum Beispiel einer Elternzeit wieder dort anzufangen, wo sie aufgehört haben, oftmals auch in Teilzeit. Zudem tritt der Kraftaufwand in den Hintergrund, da die großen modernen Flugzeuge heute hydraulisch gesteuert werden, also fast automatisch fliegen. Das heißt, bei

Turbulenzen muss man, bzw. frau das Flugzeug nicht mehr mit aller Kraft halten. Zunächst einmal gilt es aber, die schwere Hürde in die Ausbildung zu schaffen. Ihren ersten Versuch startete Katrin Burkart bei Lufthansa. Um hier einen der begehrten und von der Lufthansa finanzierten Ausbildungsplätze zu bekommen, musste sie in Hamburg einen Eignungstest in der psychologischen Abteilung des DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) absolvieren. Und der war nicht ohne. &bdquo;Allein für Lufthansa haben wir im vergangenen Jahr 5.129 Bewerber getestet. Davon haben nur 220 alle Prüfungen bestanden und durften in Bremen ihre Ausbildung beginnen&ldquo;;, sagt Dr. Dirk Stelling, Diplom- Psychologe und Leiter der Abteilung Cockpit. Das Problem ist: Als Pilot muss man in allen Bereichen gut sein. Man kann einen schlechten Test nicht mit einem guten ausgleichen.

Sehr zum Leidwesen von Katrin Burkart. Ihre gesundheitlichen Voraussetzungen waren hervorragend. Sogar ihre minus 1,25 Dioptrien waren kein Problem. Lufthansa stellt sogar Piloten mit bis zu minus drei Dioptrien ein. Auch alle weiteren Prüfungen der Berufsgrunduntersuchung meisterte sie mit Bravour. &bdquo;Nur die Flugnummern beim Simultan-Arbeitstest haben mich aus der Bahn geworfen. Das ist heute für mich überhaupt kein Problem mehr&ldquo;;, stellt sie fest. Die Prüfer nannten ihr verschiedene Flugnummern, wie etwa HI 3258, die wurden verdreht und sie musste sie neu ordnen.



Für die Abiturientin brach nach der Absage eine Welt zusammen. Was nun? Sie erkundigte sich nach Alternativen. Merkte jedoch schnell, dass es für sie keine Alternativen gibt. &bdquo;Ich konnte mir nichts anderes vorstellen. Fliegen war mein Traumjob. Ich musste Pilotin werden&ldquo;;, schwor sie sich. Und da man bei Lufthansa sich kein zweites Mal für eine Ausbildung bewerben kann, nur als so genannter &bdquo;ready entry&ldquo;;, also wenn man schon einen Pilotenschein hat, schaute sie sich private Flugschulen an. Sie entschied sich für die FMG-Verkehrsfliegerschule (heute FMG - Flight Training) am Flughafen Paderborn/Lippstadt. Ein kleiner, idyllischer Flughafen unweit von Dortmund. Zunächst stand ganz viel Theorie auf dem Stundenplan, bevor sie ihre ersten Flugstunden nehmen durfte. Und wie war das erste Mal? &bdquo;Toll!&ldquo;;, juchzt sie und man spürt mit einem Blick in ihr strahlendes Gesicht, dass es dafür keine Steigerung gibt.

&bdquo;Bevor ich das erste Mal selbst fliegen durfte, war ich total nervös und betete, dass alles klappt. Aber als ich dann im Cockpit saß und alles in der eigenen Hand lag, dann war es einfach nur toll. Ihr erstes Ziel war die Privatpilotenlizenz, ihr zweites die Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL - Airline Transport Pilot License). Die hatte sie nach eineinhalb Jahren und einer Investition von 60.000 Euro erreicht. Weitere 18.000 Euro fielen fürs so genannte Type Rating an. Denn mit der ATPL hatte sie nur die Erlaubnis, kleinere Maschinen zu fliegen, Zweisitzer und Viersitzer, eine Cessna oder Piper. Beim Type-Rating wird man auf das Fliegen eines größeren Verkehrsflugzeuges vorbereitet. Katrin Burkart lernte ein halbes Jahr bei Hapag Lloyd in Mönchengladbach und Düsseldorf auf einer Boeing.

Ihre Eltern steuerten einen großen finanziellen Teil dazu bei, um den Traum ihrer einzigen Tochter zu finanzieren. &bdquo;Sie haben mich immer unterstützt, auch moralisch&ldquo;;, sagt Katrin dankbar und schmunzelt: &bdquo;Sie konnten auch gar nicht anders. Ich war so Feuer und Flamme für diesen Beruf.&ldquo; Ein Jungenmädchen sei sie indes nie gewesen. Sie ist zwar mit drei jüngeren Brüdern groß geworden, hat aber ihre Puppen gut gegen die Spielzeugautos ihrer Brüder

verteidigen können.

Ihre teure Ausbildung hat sich zudem in doppelter Hinsicht gelohnt. In Paderborn lernte sie ihre große Liebe kennen. Ihr Freund hatte ebenfalls einen Pilotenschein gemacht, hat jedoch noch ein Studium zum Wirtschaftsingenieur in Paderborn hinten dran gehängt. Und nun tingelt die Pilotin zwischen Hamburg, Dortmund und Paderborn. Denn zur ihrer neuen Heimat hat sich die flugbegeisterte Westfälin Hamburg auserkoren. Nicht nur, weil die grüne Stadt am Wasser so schön und abwechslungsreich ist, sondern auch und vor allen Dingen, weil der Luftfahrtstandort zu den größten der Welt gehört. Ihre Initiativ-Bewerbung bei Hamburg International hatte Erfolg. Im Juli 2006 startete sie für die private und unabhängige Fluggesellschaft ihre erste Boeing 737 nach Antalya.

Und auch dieses Gefühl war einfach nur toll. Dass sie 148 Passagiere und die Besatzung im Nacken hatte, konnte sie nicht aus der Ruhe bringen. „Man macht einfach die Cockpittür hinter sich zu und ist nur zu zweit. Der Kapitän links und ich rechts als Co-Pilotin. Jeder der anfängt, startet als Co-Pilot. Das heißt jedoch nicht, dass man nur funkt, die Frequenzen einstellt und dem Kapitän zuarbeitet.“ Wir wechseln uns immer ab beim Fliegen. Einer fliegt hin, der andere zurück. Einer ist der Pilot-flying, einer der Pilot-nonflying. Beides ist schön“, sagt Katrin, deren Status auch an den drei Streifen auf ihrer schicken blauen Uniform abzulesen ist. In drei Jahren, wenn sie ein bisschen mehr Erfahrung gesammelt hat und Hamburg International einen Kapitän benötigt, kann sie vielleicht schon auf den vierten Streifen auf der Schulter hoffen.

Keine Angst vor der Verantwortung?

„Natürlich ist das schon eine große Verantwortung, die man als Pilot trägt. Aber man darf nicht vergessen, bei jeder Entscheidung, die man da oben trifft, entscheidet man auch für sich und sein Leben. Und bei Gefahrensituationen will ich schließlich selbst auch heil herunterkommen.“ Klar hatte sie schon Turbulenzen. Aber keine, die sie nicht zu händeln wusste. Und ein bisschen Nervenkitzel gehört zum Fliegen ja auch dazu. „Es kann da oben immer was passieren, zum Beispiel dass dem eigenen Flugzeug ein anderes etwas zu nahe kommt, vor allem beim Sink- und beim Steigflug“, erklärt Katrin Burkart erläutert das Verkehrssystem am Himmel: „Man fliegt auf Luftstraßen, die bestimmte Wegpunkte haben.“

Manchmal kann man die Strecke abkürzen und direkt einen Wegpunkt ansteuern. Es gibt ganz viele Flugzeuge, die diesen Wegpunkt aus allen Richtungen anfliegen. Das wird zwar von Radarlotsen kontrolliert, aber dennoch muss man selbst die Augen aufhalten und auf andere Flieger achten. Normalerweise warnt ein Kollisionswarnsystem, das TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System ) und zeigt ein Ausweichmanöver an. Dann muss man blitzschnell reagieren.“

Das schönste ist für Katrin, wenn sie über den Wolken schwebt, phantastische Sonnenaufgänge und Sonnenuntergänge beobachtet oder der Vollmond ihr Cockpit erleuchtet, nachdem sie sich beim Aufstieg langsam durch die Wolken gearbeitet hat. Das entschädigt jeden Aufwand und jede Anstrengung. „Auch die Anflüge sind super – nach Split in Kroatien etwa über die dalmatinischen Inseln oder nach Bergen in Norwegen über die Schären. Einfach phantastisch“, schwärmt Katrin, die mit Abstand den besten Blick hat. Genauer ansehen kann sie sich die fernen Städte selten. Denn meist geht es sofort wieder zurück. Wie heute, da war sie nur eine Stunde in Antalya.

Um fünf nach fünf hat sich die Crew am Airport Hamburg zum Check-in getroffen. Eine Stunde vor der offiziellen Abflugzeit. „Wir haben uns die Flugpläne und die Wettervorhersage angeschaut und geprüft, ob es irgendwelche Besonderheiten an den Flughäfen gibt, ob zum Beispiel Bahnen gesperrt sind. Dann haben wir Kabine und Cockpit vorbereitet“, berichtet Katrin Burkart von ihrem „ganz normalen Alltag“. Heute Morgen hat ihr Kapitän den

Steuerknüppel übernommen. Da hatte sie neben der Zuarbeit ein wenig Zeit, um im Cockpit zu frühstücken. &bdquo;Ich nehme mir jetzt immer was Gesundes mit. Die Verführung ist sonst zu groß, alles zu vertilgen, was zwischendurch herein gereicht wird. Hier ein Frühstück, was übrig geblieben ist, dort ein Mittagessen&ldquo;; schmunzelt die schlanke junge Frau, die sich privat mit Joggen und Inline-Skating fit hält.

In Antalya blieb kaum Zeit, sich die Beine zu vertreten. Katrin musste fix organisieren, dass der Flieger aufgetankt wird und den Flugplan in den Bordcomputer eingeben. Eine Stunde später stiegen auch schon die nächsten Passagiere gen Hamburg ein. Und da übernahm sie das Steuer. Es war ein problemloser Flug. Hamburg ist übrigens nicht immer ihr Abflug- und Ankunftsflughafen. Morgen geht es zum Beispiel nach Bodrum und zurück nach Berlin-Tegel.

Um in ihr kleines Ein-Zimmer-Appartement nach Hamburg zu kommen, muss sie sich einen Mietwagen nehmen. Dann fliegt sie wieder in Hamburg ab, endet aber in Bremen. An einem anderen Tag landet sie am Flughafen Niederrhein-Weeze und in der kommenden Woche ist für vier Tage Saarbrücken ihre Station. Alles Stationen von Hamburg International. &bdquo;Und hier nehme ich mir dann schon einmal die Zeit, und schaue mir die Städte an&ldquo;; sagt sie. Hamburg ist gewissermaßen ihre Home-Base, ihr persönliches Drehkreuz. Die kleinen Hüpfer, mal da hin und mal dorthin gefallen ihr ganz gut. Zumal sie zwischendurch immer wieder einen Abstecher nach Paderborn zu ihrem Freund machen kann. Natürlich reizen sie auch Langstreckenflüge über den Atlantik. &bdquo;Doch ein kleiner Flug kann manchmal viel spannender und abwechslungsreicher sein&ldquo;; findet sie und rückt ihre Krawatte gerade.

Passanten werfen ihr bewundernde Blicke zu. Die Uniformsteht ihr gut, auch wenn sie vom Stil her eher auf Männer zugeschnitten ist. &bdquo;Ein Rock wäre allerdings äußerst unpraktisch im Cockpit&ldquo;; gibt Katrin Burkart zu Bedenken. &bdquo;In der Mitte steht die Konsole mit dem Funkgerät, da muss ich mich nicht unbedingt mit einem Rock drüber quälen. Außerdem sind die Cockpits so schon eng genug.&ldquo;

Obwohl sie jetzt ein paar Zentimeter mehr Platz im Cockpit hat. Die Airline Hamburg International rüstet ihre Flotte seit Januar 2008 langsam auf Airbus um und Katrin wechselte nach einem weiteren Type Rating vom Hörnchen in der Boeing auf den Sidestick im etwas geräumigeren A319. Beides gleichzeitig darf sie nicht fliegen. Dafür müsste sie einen höheren Status, etwa den eines Ausbildungs-Kapitäns haben und bräuchte eine Sondergenehmigung. Und was fliegt sie lieber? Beides macht extrem viel Spaß. Ich mag es, wenn man in der Boeing das Hörnchen in der Hand hat, finde aber auch das Fliegen im Airbus, das etwas automatischer ist, großartig.

Vorurteile von Männern oder Zickengehabe in der Crew gibt es nicht. &bdquo;Wir verstehen uns hier alle super. Ich habe bislang noch keinen doofen Spruch gehört. Und auch mit den Flugbegleiterinnen verstehe ich mich bestens&ldquo;; sagt sie. Und Klaus Schlichtmann, Geschäftsführer von Hamburg International fügt hinzu: &bdquo;Unsere sechs Pilotinnen stehen bei uns alle &bdquo;ihren Mann&ldquo;. In manchen Situationen zeigen sie sogar im Vergleich zu ihren insgesamt 80 männlichen Kollegen noch etwas mehr Einfühlungsvermögen. Das trifft in besonderem Maße auf Frau Burkart zu. Sie ist immer eine gut gelaunte und positiv denkende Pilotin, die durch ihre unbeschwerte und unkomplizierte Art bei allen Kollegen gut ankommt und geschätzt wird.&ldquo;

Für Katrin Burkart gibt das Kabinenklima an sich aber auch keinen Grund für Probleme:  
"Eigentlich sind alle Piloten so flugbegeistert, ja geradezu flugverrückt wie ich. Diese gemeinsame Faszination erstickt möglicherweise jeden Ärger im Keim." Und wenn sie weiterhin die jährlichen Gesundheitschecks besteht, wird sie diese Faszination noch ganz lange ausleben können. Zum Schluss hat sie noch einen Tipp für alle parat, die Blut geleckt haben:  
"Probiert es zunächst mit Segelfliegen! Das ist eine tolle und günstige Sache, um Flugluft zu schnuppern und mit dem Fliegen zu beginnen.

[www.hamburg-luftfahrtstandort.de](http://www.hamburg-luftfahrtstandort.de)