Zwischen Staatsbesuch und Trainingsflug:

Als Pilot bei der Flugbereitschaft

Staatsgäste sicher rund um den Globus bringen, kurzfristige Missionen fliegen und dabei einen eng gestrickten Zeitplan einhalten: Das ist der Alltag von Hauptmann Nicolas H. Der 31-jährige Copilot fliegt bei der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung. Zu deren Passagieren zählen neben Regierungsmitgliedern auch andere hochrangige Persönlichkeiten wie der Bundespräsident.

Je nach Auftrag: Dienstanzug oder Fliegerkombi

Am Morgen steht zunächst ein Blick in den Dienstplan an. Änderungen gehören zum Alltag. Einsätze können kurzfristig angepasst oder auch abgesagt werden. Je nach Auftrag entscheidet sich auch die Kleiderfrage: Für Flüge mit Regierungsmitgliedern trägt Nicolas H. den blauen Dienstanzug, bei Trainingsflügen oder militärischen Aufträgen die grüne Fliegerkombi.



Stolz auf seinen Beruf: Luftfahrzeugführer Nicolas H. von der Flugbereitschaft vor der Global 6000.
(Quelle: Bundeswehr/Saskia Meike)

Einen typischen Arbeitsbeginn hat er nicht, einen klassischen Rhythmus von Montag bis Freitag auch nicht. Dienste fallen flexibel an, manchmal zweimal pro Woche, manchmal deutlich häufiger. „Man muss bereit für das Unerwartete sein“, sagt Nicolas H. Gleichzeitig empfindet er seine Work-Life-Balance als gut. Die freien Zeiten zwischen den Einsätzen geben ihm die Möglichkeit, sich zu erholen und Zeit zuhause zu verbringen.

Spätestens eineinhalb Stunden vor dem geplanten Abflug trifft sich die Besatzung am Flughafen Köln/Bonn. Dort beginnt der Einsatz mit einer ausführlichen Besprechung. Gemeinsam mit dem Kommandanten und dem Kabinenpersonal bespricht Nicolas H. die Wetterdaten, Besonderheiten des Zielflughafens und die Treibstoffplanung. Auch organisatorische Aspekte spielen eine Rolle. Es wird geprüft, ob alle Überfluggenehmigungen vorliegen und ob die gesamte Crew einsatzbereit ist.

Außenkontrolle, Cockpitcheck und Catering

Anschließend geht es zur Maschine, einer Bombardier Global 5000 oder 6000. Während der Kommandant die Außenkontrolle übernimmt, bereitet Nicolas H. das Cockpit vor und gibt die notwendigen Flugdaten ein. Parallel dazu wird das Catering für die Passagiere an Bord gebracht. Erst wenn alle Vorbereitungen abgeschlossen sind und die Freigabe durch die Flugsicherung vorliegt, hebt die Maschine ab.



Hauptmann Nicolas H. trifft Vorbereitungen für den nächsten Flug. (Quelle: Bundeswehr/Saskia Meike)

Während des Fluges teilen sich die Piloten die Aufgaben. Einer steuert das Flugzeug, der andere überwacht die Systeme und übernimmt den Funkverkehr. „Teamwork ist alles. Das gilt nicht nur für das Cockpit“, betont Nicolas H. Viele Abläufe im Hintergrund seien entscheidend für einen reibungslosen Ablauf.

Punktlandung am roten Teppich

Am Zielflughafen kann der Einsatz besonders anspruchsvoll werden. Bei einer Protokolllandung muss das Flugzeug exakt zur richtigen Zeit an eine festgelegte Position rollen, da der rote Teppich und die militärische Ehrenformation bereits vor der Landung in Position gebracht werden. Präzision ist in solchen Momenten entscheidend.

Nach dem Aussteigen der Passagiere wird das Flugzeug wieder betankt und für den nächsten Einsatz vorbereitet. Auch die Unterbringung der Crew wird geregelt. Vieles davon koordiniert die Besatzung selbst vor Ort. Nach der Rückkehr endet der Tag mit einer gemeinsamen Nachbesprechung. „Nach dem Flug ist vor dem Flug“, sagt Nicolas H.

Teamarbeit am Boden und in der Luft

Wenn der Hauptmann nicht selbst im Cockpit sitzt, übernimmt er eine zusätzliche Aufgabe als Offizier vom Gefechtsstand (OvG). In dieser Funktion koordiniert er den laufenden Flugbetrieb am Boden. Das heißt, Nicolas H. organisiert unter anderem Treibstoff und Verpflegung und ist das Bindeglied zwischen Besatzungen und den Soldatinnen und Soldaten, welche die Spezialfahrzeuge am Bo-

den bewegen. Die Schichten können bis zu dreizehn Stunden dauern. „Ich mache den OvG gerne, da diese Aufgabe den Horizont für die Arbeiten im Hintergrund eines Fluges erweitert“, erklärt er.

Sein Weg in diesen Beruf zeichnete sich schon früh ab. Als Kind besuchte Nicolas H. mit seinen Eltern Flugtage. Besonders beeindruckte ihn damals ein Transportflugzeug der Bundeswehr. „Ich wollte immer solch ein großes Flugzeug fliegen“, erinnert er sich. Dieser Wunsch führte ihn schließlich zur Bundeswehr. Neben der Begeisterung spielte auch ein praktischer Aspekt eine Rolle. Die Ausbildung zum Piloten ist im zivilen Bereich sehr kostenintensiv. Bei der Bundeswehr konnte er diesen Weg ohne finanzielle Belastung einschlagen.

Darum liebt Nicolas H. seinen Beruf

Was ihn an seinem Beruf besonders fasziniert, ist die Abwechslung. Kein Tag verläuft wie der andere. Jeder Einsatz bringt neue Herausforderungen mit sich. Genau das ist es, was ihn antreibt und den Beruf für ihn so besonders macht.

Heute fliegt er moderne Regierungsflugzeuge und trägt eine hohe Verantwortung. Sein nächstes Ziel hat er bereits klar vor Augen: Nach einem geplanten Lehrgang möchte Hauptmann Nicolas H. die Qualifikation zum Kommandanten erreichen und noch mehr Verantwortung übernehmen.

Die Ausbildung zum Piloten bei der Bundeswehr

3 Monate	Grundausbildung	Germersheim
9 Monate	Offizierausbildung	Fürstenfeldbruck
4,5 Jahre	Studium Aeronautical Engineering	Universität der Bundeswehr München
2,5 Jahre	Ausbildung zum militärischen Luftfahrzeugführer	Bremen und Goodyear (USA)
Seit 5 Jahren	VIP-Transport bei der Flugbereitschaft BMVg	Köln

Vier Fragen an Hauptmann Nicolas H.

Was machen Sie nach Dienstschluss?

Ich fahre zu meiner Familie. Da bin ich stets beschäftigt mit der Sanierung beziehungsweise Renovierung unseres Hauses, das wir vor eineinhalb Jahren gekauft haben. Sanitärarbeiten, kleinere Elektrosachen, Garten, Wände, Boden; bei allem, was ich bisher noch nicht gemacht habe, lasse ich mich bei YouTube zum „Fachmann“ ausbilden. Außerdem checke ich den sich stets ändernden Dienstplan für die nächsten Tage.

Wenn Sie gewusst hätten, dass Sie einmal Pilot werden: Was hätten Sie in der Schule anders gemacht?

Wahrscheinlich hätte ich in Mathe und Physik besser aufgepasst. Das kam dann erst im letzten Jahr vor der allgemeinen Hochschulreife, als ich wusste, wo der Weg hingehen soll. Um die richtigen Schwerpunkte zu setzen, war es da aber leider bereits zu spät. Physik war kein Schulfach mehr in dem von mir gewählten Bildungsweg. Somit musste ich eben, so gut es ging, in Mathe aufpassen. Gute Englischkenntnisse sind ebenfalls von Vorteil.

Wo kann ein Pilot der Flugbereitschaft eingesetzt werden?

Das Spektrum der Flüge, die ich mit der Global 6000 durchführe, reicht von VIP-Transporten für Politiker des Bundestages, Staatssekretäre und militärisches Führungspersonal über internationale Passagiertransporte bis hin zu verbandsinternen Personaltransporten, zum Beispiel als Crewshuttle oder Zuführung von Technikern. Auftragsorte befinden sich weltweit, wobei das Hauptaufgabengebiet im zentraleuropäischen Bereich liegt.

Was wären Sie im zivilen Leben?

Da ich nach der zehnten Klasse die Schule gewechselt hatte, war der eigentliche Plan, in die soziale Schiene einzusteigen. Vermutlich wäre ich Erzieher, Sozialpädagoge oder etwas Ähnliches geworden. Jedoch wollte ich es nicht unversucht lassen, mir meinen Kindheitstraum vom Fliegen zu erfüllen. Nun stehe ich hier.

Tobias Zöller/PIZ

