



Jörg Friedrich hat seine berufliche Laufbahn bei Air Hamburg begonnen. Elf Jahre später ist er dorthin zurückgekehrt – und glücklich, nicht mehr im Liniendienst fliegen zu müssen

STATT AIRLINE LIEBER BUSINESSJET

AIR HAMBURG

Die Bedarfsfluggesellschaft hat sich vom Insel-fliegerdienst zu einem der größten Charteranbieter Deutschlands gemauert. Die Pilotenjobs dort sind nicht nur für Berufseinsteiger interessant

Jörg Friedrich kann sich noch genau an seinen ersten Cockpitjob erinnern. Der heute 39-Jährige hatte gerade seine Verkehrsfluglizenz erworben. Um das Geld für seinen Traumberuf zu verdienen, war er unter anderem als Flugbegleiter tätig gewesen und hatte in der Gastronomie gejobbt. Air Hamburg war damals, 2007, ein kleines Luftfahrtunternehmen, das Verbindungen mit Kolbenmotorflugzeugen auf die Nordseeinseln anbot. Dort begann Friedrich seine berufliche Karriere: im Cockpit einer viersitzigen Cessna 172. Es dauerte nicht lange, bis er das Unternehmen verließ, um eine Karriere als Linienspieler in der Welt der Verkehrsfliegerei zu verfolgen.

Air Hamburg entwickelte sich derweil weiter zu einem der wachstumsstärksten Luftfahrtunternehmen Deutschlands. Kürzlich hat die Gesellschaft mit einer Falcon

7X ihren ersten Langstreckenjet übernommen. 2019 soll die Air-Hamburg-Flotte nach Auskunft von Prokurist Mike Ulka auf 29 Maschinen anwachsen – nebenbei ist das Unternehmen längst weltweit größter Betreiber von Businessjets des brasilianischen Herstellers Embraer.

ERWACHSENES UNTERNEHMEN

Mit der Flotte hat sich auch die Unternehmensstruktur geändert: „Die Zeiten, in denen man in der Business Aviation die Brote fürs Catering auf dem Hotelzimmer geschmiert hat, sind längst vorbei“, so Ulka.

Heute ist das Organigramm des Unternehmens dem einer Liniengesellschaft nicht unähnlich: Dispatch, Crew Control, Quality Control und eigene Werft sind nur einige der zahlreichen Abteilungen, die bei Air Hamburg für einen reibungslosen Betrieb sorgen. Die Auslastung der Flotte über-

nimmt eine hauseigenes Sales Team; für die Piloten ist ein Checkride alle sechs Monate im Simulator obligatorisch.

„Ich hatte schon vermutet, dass sich bei Air Hamburg in all den Jahren etwas verändert hätte. Wie viel, das hat mich dann schon beeindruckt“, schildert Jörg Friedrich, als er nach elf Jahren wieder bei Air Hamburg anklopfte. Mittlerweile hatte der Pilot Familie, zwei Töchter – und längst keine Lust mehr auf seinen Job bei einer britischen Airline: Jeden Tag dieselben Strecken, dazu unregelmäßige Dienstpläne und eine schlechte Stimmung. Als Friedrich Pilot wurde, wollte er in seinem Berufsleben stets Freude am Job haben. „Davon war ich meilenweit entfernt. Ich hatte echt genug davon.“

Gleichzeitig war und ist man beim ehemaligen Arbeitgeber Air Hamburg dringend auf der Suche nach Piloten. Der stetige Ausbau der Flotte hält mehr denn je den Bedarf an fliegendem Personal aufrecht. Wer gute Leistungen bringt, hat beste Aussichten auf einen baldigen Aufstieg zum Kapitän.

Die Einstellungsvoraussetzungen unterscheiden sich bei den Hamburgern mit dem Schwerpunkt auf einem persönlichen Interview stark von anderen Unternehmen, die ihre Bewerber oftmals durch standardisierte Einstellungstests externer Anbieter selektieren: Wer bei Air Hamburg arbeiten will, muss vor allem den Spirit des Unternehmens leben können. Der Schwerpunkt liegt dabei auf sozialer Kompetenz: „Sei nett zum Kunden, deinem Kollegen und deinem Flugzeug“, bringt Ulka das Firmenmantra auf den Punkt. Wer dies nicht leisten kann, oder sozial nicht ins Team passt, dem hel-

Der Businessjet Legacy 650E basiert auf dem Regional-Airliner Embraer 135



fen auch die besten fliegerischen Referenzen nicht. Friedrich hatte damit keine Probleme, und dazu mittlerweile 5600 Stunden Flugenerfahrung im Logbuch stehen. Er erwarb das Type Rating für die Modellreihe Embraer Legacy 600/650/650E und unterschrieb bei Air Hamburg als First Officer. Nicht nur der Umstieg auf ein neues Muster ist es, der Friedrich nach eigenen Aussagen fliegerisch weiterbringt. Seit er bei Air Hamburg fliegt, hat er kaum einen Umlauf erlebt, auf dem er nicht mindestens einen neuen Flugplatz angefliegen ist.

AUCH DAS EINKOMMEN STIMMT

Die Gehaltsstruktur im Business-Jet-Cockpit muss hinter der bei den Airlines längst nicht mehr zurückstecken. Es gibt sogar steuerreduzierte Sonn- und Feiertagszuschläge. Online-Portale, auf denen Piloten und Luftfahrtunternehmen Gehälter

offenlegen, zeigen Unternehmen wie Air Hamburg auf ähnlichem Gehaltsniveau wie manche Liniengesellschaft – unter der Berücksichtigung Business-Aviation-spezifischer Vorteile sogar darüber: „Im Liniendienst musste ich auf eigene Kosten zu meiner Base gelangen“, schildert Friedrich. Sein neuer Arbeitgeber Air Hamburg kennt das Prinzip der festen Stationierung nicht. Die Crew beendet ihren Dienst, meist nach sieben Arbeitstagen, wo immer das Flugzeug in dem Moment steht – und fliegt von dort nach Hause. Das Linienticket dafür zahlt der Arbeitgeber, darüber hinaus fliegen die Mitarbeiter bei über 30 Partnerairlines zu vergünstigten Konditionen.

Das vielerorts bessere Image der Liniensfliegerei kann Friedrich jedenfalls nicht nachvollziehen. Im Gegenteil: „Man bewegt sich mindestens auf Augenhöhe.“

CHRISTOF BRENNER

Freude am Beruf des Businessjet-Piloten: Jörg Friedrich



DIE FLOTTE

FALCON 7X
D-ASIM

EMBRAER LEGACY 650E
D-AWIN, D-ATOP, D-ASAP, D-AJET, D-ARMY, D-AIRG

EMBRAER LEGACY 650
D-AFUN, D-AHOS, D-AHOX, D-ALOA, D-AZUR, D-AHOI

EMBRAER LEGACY 600
D-AERO, D-AVIB

EMBRAER PHENOM 300
D-CASH, D-CHIC

CESSNA CITATION XLS+
D-CAHO, D-CSUN, D-CHANG, D-CEFO, D-CFLY, D-CGAA, D-CXLS, D-CDCM

CESSNA CJ3
D-CJET

CESSNA CJ2+
D-IMWG+

CESSNA CJ2
D-IBJJ



Die Falcon 7X ist das derzeitige Flaggschiff der Air-Hamburg-Flotte