eaaTAKEOFF

Company

Integrated vs. modular ATPL

C2 Cadet Communication

Starterkit

Cockpit Report Josef

Flotte

Checklist

ATPL integrated course outline

Intersky

First Solo

Fliegen im Gebirge

Cadet Report Raffaela

Herzlich willkommen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist mir eine Freude, Sie gleich zu Beginn ganz herzlich an Bord der EAA Aviation Academy willkommen zu heißen.

EAA ist ein junges, dynamisches Unternehmen mit betriebswirtschaftlichem Fokus, schlanken Kostenstrukturen und nur zwei Dingen, die im Mittelpunkt stehen: Sie als Kunde und Mensch und in der Folge die Qualität Ihrer Ausbildung. Wir sind überzeugt davon, dass Sie nur in einer wirklich guten Ausbildung alles für Ihren zukünftigen Beruf lernen und wir gleichzeitig von Ihnen, weil wir Ihre Anregungen ernst nehmen, um in Zukunft noch besser zu werden.

Die ansehnliche Ausbildungsflotte, die außergewöhnlichen Theorieunterlagen, der hochqualitative Flugsimulator, bestmögliche Zahlungskonditionen (Abrechnung nach Leistungserbringung) und unsere engagierten Mitarbeiter — alles steht für Sie bereit! Worauf warten Sie noch?

Many Happy Landings und bis bald

Get the free mobile app at
http://gettag.mobi

Willkommen an Bord.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Namen meiner Crew heiße ich Sie an Bord der EAA herzlich willkommen!

Sie interessieren sich für eine Ausbildung an einer der effizientesten und modernsten Flugschulen – und dies an einem der schönsten Standorte in Europa in unmittelbarer Nähe der fliegerisch herausfordernden und landschaftlich wunderschönen Alpen.

In Ihren Händen halten Sie unser Company Magazin mit allen Informationen zu unserem Ausbildungskonzept, Persönliche Berichte unserer Schüler und Absolventen und eine Vorstellung unserer Schule.
Checken Sie ein! Wir freuen uns, Sie persönlich bei uns begrüßen zu dürfen.

Cpt. Ing. Thomas Edlinger
Head of Training

EAA Aviation Academy

Das Unternehmen hinter IHRER Ausbildung

Die EAA Aviation Academy GmbH wurde mit dem Anspruch gegründet, einen neuen Standard in der Ausbildung von Luftfahrtpersonal zu setzen. Maximale Qualität durch maximale Effizienz ist der Leitspruch, der unser Denken und Handeln bestimmt. Aktuelle Entwicklungen bestätigen unseren Ansatz.

Der Standort Salzburg bietet ein einmaliges Ausbildung– und Arbeitsumfeld für unser Team. Als fliegerische Herausforderung liegen die Alpen quasi direkt vor der Haustüre des internationalen Airports Salzburg W.A. Mozart, der in die komplexe Luftraumstruktur um Innsbruck, München und Linz eingebettet ist. Diese Voraussetzungen garantieren, dass Sie für künftige Arbeitgeber das entscheidende Plus an Qualifikationen mitbringen. Salzburg bietet aber noch viel mehr: Hervorragende Badeseen, Wanderwege, Mountainbikestrecken und eine Vielzahl an weiteren Sport– und Freizeitmöglichkeiten. Genau das, was Sie brauchen, um sich vom anstrengenden Ausbildungsalltag auch entsprechend zu erholen.

Das Unternehmen selbst wurde selbstverständlich schon bei Gründung mit mehr als ausreichend Kapital in Form von liquiden Mitteln ausgestattet, um nicht nur eine stabile Umgebung für die Dauer der Ausbildung zu gewährleisten, sondern vielmehr, um den wesentlichen Punkt unseres Angebots zu unterstreichen. Keine Vollvorauszahlungen am Beginn Ihrer Ausbildung, sondern kleine Teilbeträge je nach Leistung. Dass wir Sie über das Ausbildungsziel hinaus mit einer entsprechend leistungsstarken Software unterstützen, versteht sich von selbst. Aus diesem Grund stehen Ihnen alle Daten in Ihrem Karriereportal zur Verfügung, die Sie interessierten Airlines vorlegen und somit die Möglichkeit erhalten, unmittelbar nach Ihrer Ausbildung in Ihren neuen Arbeitsplatz zu wechseln.

Im EAA Flight Operations Center verbinden sich Lernen, Leben, Theorie und Praxis in einer modernen, für eine Flugschule erfrischenden, hellen und klar strukturierten Wei-se. Die Mission und Vision von EAA macht die außerordentlich hohe Professionalität und Qualität der Ausbildung in vielen kleinen Details präsent und sichtbar. Ein modernes, frisches und buntes Äußeres verbindet sich mit inneren Werten und vor allem einem direkten Blick auf den Salzburg Airport und die Start- und Landebahn des zweitgrößten Passagierairports Österreichs, in unmittelbarer Nähe zu den Alpen.

Im Gate befinden sich ein moderner Aufenthalts- und Meetingbereich, ein großer Classroom und 2 Briefingräumlichkeiten.

Im Aufenthaltsbereich der Cadets finden sich neben einem großen Konferenztisch zum gemeinsamen Lernen und vorbereiten auch entsprechende Infrastrukturteile, wie eine kleine Kitchenette mit Kühlschrank, Getränke, eine Couch und eine Entertainmentecke mit TV und Xbox. Kostenloses WIFI versteht sich dabei natürlich von selbst.

Für Kleingruppen stehen zwei Briefingräume als Rückzugsmöglichkeit zur Verfügung - natürlich mit entsprechender IT Infrastruktur ausgestattet.

Der Classroom bietet 16 Sitzplätze und neben Beamer, Whiteboards, Flipchart und Leinwand natürlich ebenfalls modernste Infrastruktur einschließlich einer IT-Infrastruktur, die für leistungshungrige Grafikanwendungen wie Flugsimulatoren locker ausreicht.

Im Terminal befinden sich ein geräumiger Empfangs- und Wartebereich, die Verwaltungsbüros und die Simulator Area.

Der geräumige Check-In Empfangsbereich ist mit Economy Class Sitzen von Lufthansa ausgestattet, stimmungsvoll beleuchtet und deutet ganz klar die Leidenschaft für die Luftfahrt und die Ausbildung der künftigen Pilotengenerationen bei EAA an.

In der Simulator Area findet sich einer der modernsten Verfahrenstrainer in Österreich, positioniert im sicherlich schönsten und funktionalsten Simulationsraum Mitteleuropas. Vollklimatisiert und belüftet, trotzdem mit Fenstern ausgestattet und für Briefings und Besprechungen mit entsprechender Loungeausstattung noch zusätzlich aufgewertet.

Integrated vs. modular ATPL

Linienpilotenausbildung nach höchsten Qualitätsstandards

Basics

Im Rahmen der EASA-FCL gibt es mehrere Möglichkeiten, um eine entsprechende Ausbildung zum Linienpiloten oder Verkehrsflugzeugführer, genauer zum ATPL zu absolvieren.

Bevor mit EASA-FCL eine quasi europaweite Standardisierung der Lizenzierung für Luftfahrtpersonal eingeführt wurde, führte der Weg über verschiedene Etappen hin zur entsprechenden Linienpilotenberechtigung:

PPL - Privatpilotenlizenz, theoretische und praktische Prüfung, Stundenaufbau und Erfahrung sammeln, IFR - Instrumentenflugausbildung, theoretische und praktische Prüfung, Stundenaufbau und Erfahrung sammeln, CPL - Berufspilotenausbildung, CR MEP - Klassenberechtigung mehrmotorige Luftfahrzeuge, theoretische und praktische Prüfung, ATPL - Theorielehrgang und theoretische Prüfung.

Dieser Weg wurde im Rahmen der EASA-FCL als modulares Ausbildungskonzept übernommen, das bedeutet, dass im Zuge der Ausbildung 4 theoretische Prüfungen (3 davon in Wien) und 4 praktische Prüfungsflüge absolviert werden müssen. Oftmals wurde und wird diese modulare Ausbildung - je nach Berechtigungsniveau der Ausbildungsstätte - verteilt absolviert. Zum Beispiel PPL und Stundenaufbau in einem Verein, Instrumentenflugausbildung in Flugschule A und CPL bzw. ATPL in Flugschule B.

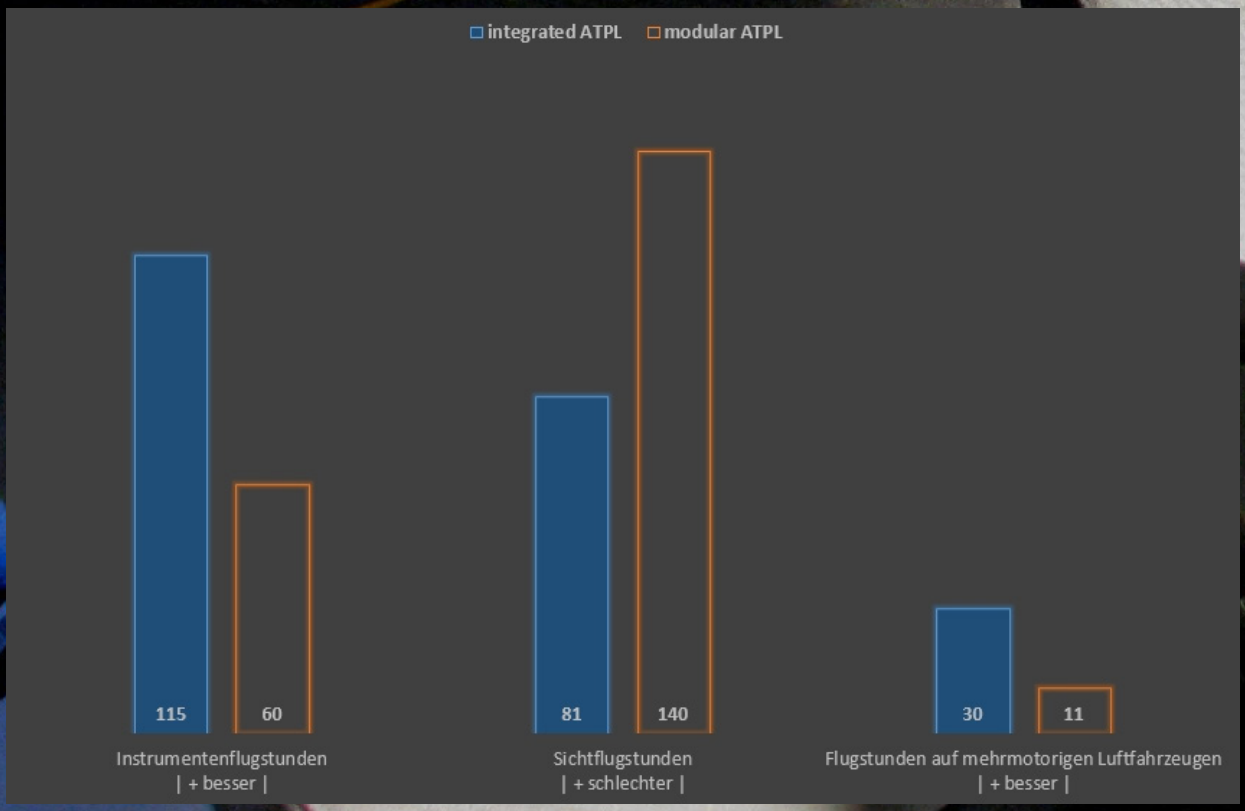
Damit sind sämtliche Probleme schon vorprogrammiert. Mögliche Mängel in der Grundausbildung werden in der Folge zu spät erkannt und ziehen sich bis zur höchsten Lizenzklasse nach oben, was wiederum zu Schwierigkeiten im Rahmen der Einstellungstests für Cockpitpersonal führen kann.

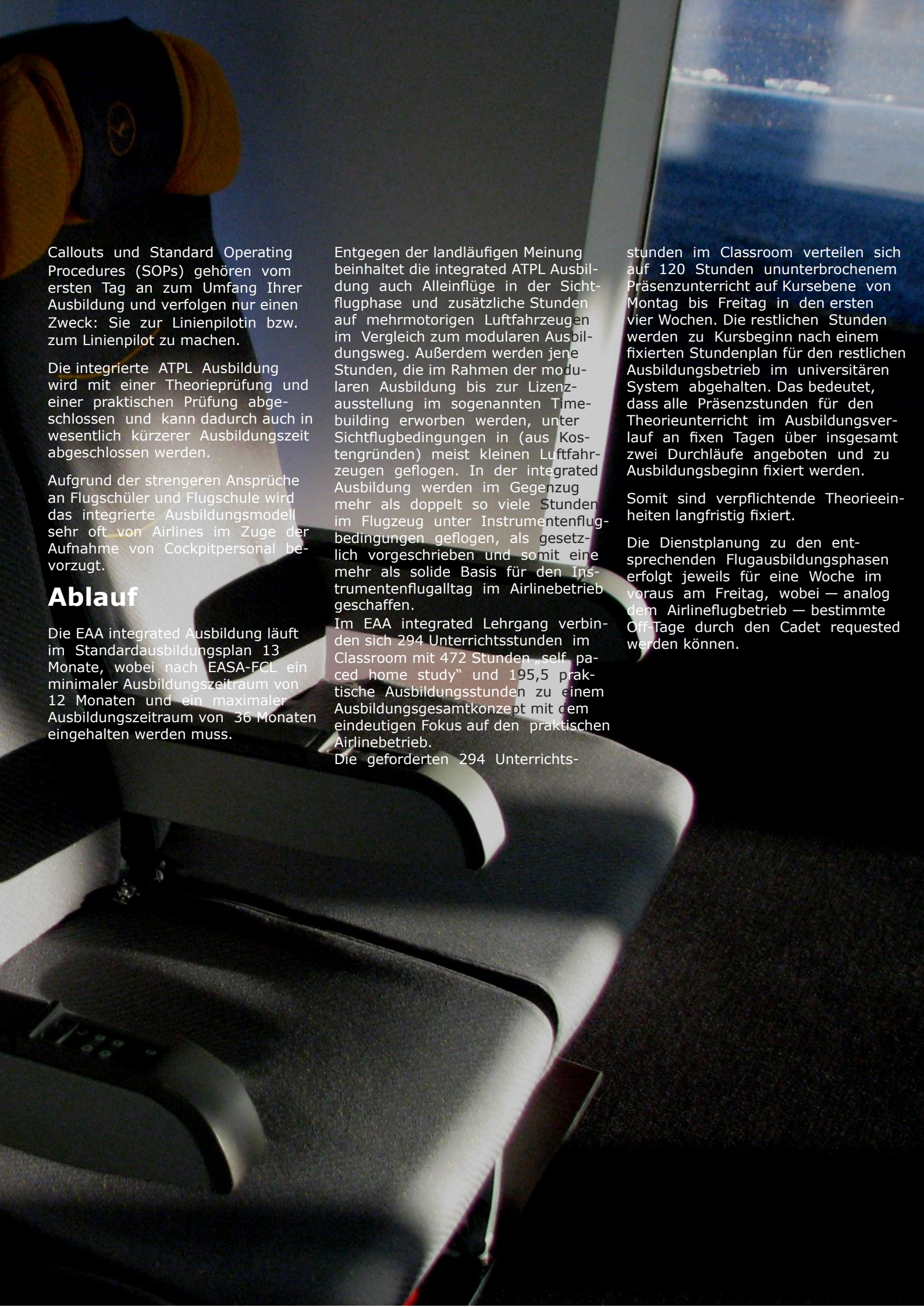
Die modulare Ausbildung hat heute sehr oft den Zweck, Personen, die bereits eine Privatpilotenlizenz und entsprechende Flugerfahrung nachweisen, trotzdem den Weg zur Linienpilotenlizenz zu ermöglichen.

Unter anderem aus diesen Gründen und vor allem zur Standardisierung der Ausbildung von Linienpiloten, wurde mit EASA-FCL das moderne Konzept der „integrierten" oder „ab initio" Pilotenausbildung für Linienpiloten eingeführt. Die Begriffe integriert oder ab initio werden immer wieder fälschlicherweise für modulare Ausbildungskonzepte verwendet.

Dieses Konzept unterliegt strengsten Richtlinien seitens der Luftfahrtbehörde. So muss eine Flugschule in allen Belangen strengere Auflagen erfüllen, um überhaupt einen integrierten Linienpilotenkurs anbieten zu dürfen. In Deutschland und Österreich sind Flugschulen mit diesen Berechtigungen sehr dünn gesät.

Der integrierte Linienpilotenlehrgang beginnt mit entsprechender Theorie- und Flugausbildung, die von Anfang an auf Ihren künftigen Arbeitsplatz zugeschnitten ist.





Callouts und Standard Operating Procedures (SOPs) gehören vom ersten Tag an zum Umfang Ihrer Ausbildung und verfolgen nur einen Zweck: Sie zur Linienpilotin bzw. zum Linienpilot zu machen.

Die integrierte ATPL Ausbildung wird mit einer Theorieprüfung und einer praktischen Prüfung abgeschlossen und kann dadurch auch in wesentlich kürzerer Ausbildungszeit abgeschlossen werden.

Aufgrund der strengeren Ansprüche an Flugschüler und Flugschule wird das integrierte Ausbildungsmodell sehr oft von Airlines im Zuge der Aufnahme von Cockpitpersonal bevorzugt.

Ablauf

Die EAA integrated Ausbildung läuft im Standardausbildungsplan 13 Monate, wobei nach EASA-FCL ein minimaler Ausbildungszeitraum von 12 Monaten und ein maximaler Ausbildungszeitraum von 36 Monaten eingehalten werden muss.

Entgegen der landläufigen Meinung beinhaltet die integrated ATPL Ausbildung auch Alleinflüge in der Sichtflugphase und zusätzliche Stunden auf mehrmotorigen Luftfahrzeugen im Vergleich zum modularen Ausbildungsweg. Außerdem werden jene Stunden, die im Rahmen der modularen Ausbildung bis zur Lizenzausstellung im sogenannten Timebuilding erworben werden, unter Sichtflugbedingungen in (aus Kostengründen) meist kleinen Luftfahrzeugen geflogen. In der integrated Ausbildung werden im Gegenzug mehr als doppelt so viele Stunden im Flugzeug unter Instrumentenflugbedingungen geflogen, als gesetzlich vorgeschrieben und somit eine mehr als solide Basis für den Instrumentenflugalltag im Airlinebetrieb geschaffen.

Im EAA integrated Lehrgang verbinden sich 294 Unterrichtsstunden im Classroom mit 472 Stunden „self paced home study" und 195,5 praktische Ausbildungsstunden zu einem Ausbildungsgesamtkonzept mit dem eindeutigen Fokus auf den praktischen Airlinebetrieb.

Die geforderten 294 Unterrichtsstunden im Classroom verteilen sich auf 120 Stunden ununterbrochenem Präsenzunterricht auf Kursebene von Montag bis Freitag in den ersten vier Wochen. Die restlichen Stunden werden zu Kursbeginn nach einem fixierten Stundenplan für den restlichen Ausbildungsbetrieb im universitären System abgehalten. Das bedeutet, dass alle Präsenzstunden für den Theorieunterricht im Ausbildungsverlauf an fixen Tagen über insgesamt zwei Durchläufe angeboten und zu Ausbildungsbeginn fixiert werden.

Somit sind verpflichtende Theorieeinheiten langfristig fixiert.

Die Dienstplanung zu den entsprechenden Flugausbildungsphasen erfolgt jeweils für eine Woche im voraus am Freitag, wobei — analog dem Airlineflugbetrieb — bestimmte Off-Tage durch den Cadet requested werden können.

C2 Cadet Communication

Die Software hinter IHRER Ausbildung

Schon in der Konzeptphase der EAA war klar, dass eine Ausbildung zur Linienpilotin bzw. zum Linienpiloten modern, effizient und vor allem transparent sein muss und dass diese Ziele nur dann konsequent und vollständig erreicht werden können, wenn das richtige Werkzeug dafür vorhanden ist. Schnell war klar, dass der Markt in dieser Richtung keine wirklichen Tools für gewerbliche Approved Training Organisations (ATO) bereitstellen konnte und genau das war die Geburtsstunde von C2 (c squared) Cadet Communication.

Primäres Ziel dabei ist die weitestgehend papierlose Verwaltung der komplexen Ausbildungsabläufe im Zuge einer Ausbildung zur Linienpilotin bzw. zum Linienpiloten und das bei maximaler Transparenz für den einzelnen Cadet.

Wie viele Flugstunden muss ich bis zum Scheinerhalt noch absolvieren? Wie lange muss ich bis zum Ende der Ausbildung noch im Klassenzimmer verbringen? Wie lauten wichtige Telefonnummern für den Ausbildungsbetrieb? Wie sieht in den nächsten Tagen das Flugwetter aus? Welche Bewertungen habe ich für die letzten Flugstunden erhalten…?

Eine Vielzahl an Fragen, die sich eine Schülerin oder ein Schüler im Lauf der Ausbildung zum Linienpiloten stellt oder auch gestellt bekommt. Viele dieser Fragen zielen auf den Ausbildungsfortschritt und vor allem auf den künftigen Ausbildungsverlauf ab. In nahezu allen EASA-FCL Flugschulen ist die Antwort auf diese Fragen nur mit Zeitaufwand, Papier und meistens einem Taschenrechner entsprechend zu beantworten.

Die einfache Antwort bei EAA heißt: C2.

C squared ist eine komplette Eigenentwicklung, die all unser Ausbildungs-Know-How in einem einzigen Tool bündelt und unseren Schülern, Lehrern und nicht zuletzt uns selbst, alle Antworten in Form von standardisierten elektronischen Berichten online, überall und jederzeit liefert und damit der einhergehenden Mobilität in der Luftfahrt voll und ganz Rechnung trägt.

C2 basiert auf modernsten Web-Technologien und erfasst alle Prozesse, die von Flugschulen mit höchsten Ansprüchen gefordert werden — und noch mehr. Ständige Weiterentwicklung und punktuelle Verbesserung als Reaktion auf Feedback und natürlich auf geänderte (rechtliche und organisatorische) Rahmenbedingungen können dadurch zeitnah und effizient abgebildet werden. Die österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt konnte das in ihrem letzten Flugschulaudit ebenfalls feststellen und sprach in diesem Zusammenhang von „Airlinestandard".

Facts

- Vollelektronisches Scheduling mit Wetter Forecasts und Lizenzkontrolle.
- Vollelektronische Flug-, Theorie und Distanzphasenerfassung.
- Vollelektronische Leistungsbewertung.
- Webbasiertes Reporting– und Berichtswesen.
- Transparenz und Datenqualität, die höchsten Luftfahrtstandards genügt.
- Flugleistungs– und Performanceberechnungen.
- Apps zum einfachen und direkten Zugriff auf wichtige Programmfunktionen.
- EAA legt allergrößten Wert auf die Flugsicherheit, die mit den relevanten Daten beginnt.

Das gibt es nur bei einer der europaweit modernsten Flugschulen, bei EAA.

For EAA Cadets only!

Starterkit

Takeoff clearance for integrated cadets

Eine der Besonderheiten bei EAA ist — neben den Zahlungsmodalitäten nach Leistungserbringung — das umfangreiche und vollständige Starterkit.

Starterpakete sind oftmals genau das, was der Name verspricht: Dinge, die zum Start gebraucht werden – aber nicht bei EAA.

Qualität und Wertigkeit, die Sie bis in Ihre Karriere als angehender Linienpilot begleiten wird.

Pilotentasche **Kursplotter**
VFR-Chart **Österreich** Jeppesen Airway Manual **Navigationscomputer**
Headset ***Kniebrett*** **Peters-Software** **Theorieunterlagen**
Uniform
Softshell **Jacke**
Polo-Shirts **Cap** Lanyard Keychain

Cockpit Report

I did it my way.

Von einem Rundfluggutschein angeregt, lenkte ich mein Leben von einem Tag auf den anderen in eine neue Richtung. Den alten Beruf als Bautechniker habe ich fristlos gekündigt, kurzer Hand Medical Class 1 und Aufnahmeverfahren in der EAA absolviert und schon saß ich am 9. Mai 2011 zum ersten Mal im Classroom.

Vom ersten Tag an habe ich versucht 110% zu geben, egal ob Theorie oder praktische Ausbildung und es hat vom ersten Tag an Spaß gemacht. In der Grundausbildung sitzt man vier Wochen im Klassenzimmer und lernt, wie ein Flugzeugmotor funktioniert, wie ein Flugzeug fliegt und das ABC der Meteorologie.

Diese Zeit verging sehr schnell, da jedes Thema für sich interessant war. Die darauf folgenden Tests waren zwar anspruchsvoll, aber auf jeden Fall mit guter Vorbereitung und Teamwork machbar. Ebenso fand ich den Sprechfunk-Kurs interessant, da man schnell Fortschritte erzielt. Dann der erste große Meilenstein: Nach der Sprechfunkprüfung und ca. 10 Flugstunden/55 Landungen: First Solo - Der erste Alleinflug! Ein unbeschreiblich tolles Gefühl innerhalb so kurzer Zeit ein Flugzeug alleine bedienen zu können.

Danach ging es mit Stunden sammeln auf der Katana DA20C1 quer durch Österreich weiter. Es werden verschiedene Plätze angeflogen und Seengebiete und Alpentäler erkundet. Salzburg ist dafür der optimale Standort. Nördlich der Kontrollzone (im flachen Gebiet) kann man Übungen durchführen, die die Belastbarkeit des Flugzeugs und des Piloten testen und der südliche Teil führt mitten in ein wunderschönes Alpengebiet mit unbeschreiblichem Panorama.

Nach der Sichtflugphase beginnt die Theorie zum ATPL und das Fliegen nach den Instrumentenflugregeln (d.h. keine Sicht nach außen- Navigation erfolgt ausschließlich durch die Anzeigen der Uhren bzw. des Glascockpits) in der Cessna 172.

Spätestens hier merkt man, dass man nicht nur vom Wissensstand dazugelernt hat, sondern auch als Mensch gewachsen ist. Mir wur immer mehr bewusst, welche Verantwortung in diesem Beruf liegt und ich deshalb meine volle Leistung bringen muss. Die theoretischen Fächer habe ich im Frühjahr 2012 abgeschlossen, danach die restlichen Stunden auf C172 und dem Simulator absolviert. Zum krönenden Abschluss flogen wir mit der DA42NG eine Reise durch Europa. Einige unsere schönsten Ziele waren der Bodenseeflughafen in Friedrichshafen mit der Zeppelinwerft direkt am Gelände, Flughäfen am Mittelmeer wie Portoroz (SLO), Venedig (ITA), Son Bonet (Mallorca/ESP), Olbia auf Sardinien, Cannes in FRA, Genua (ITA). Ebenso waren die österreichischen Destinationen wie Graz, Linz, Innsbruck, Klagenfurt, Schärding, Krems, etc. immer wieder Highlights.

Mit meinem Prüfungsflug auf der DA42NG konnte ich meine Ausbildung erfolgreich am 6. Juni 2012 abschließen. In der gleichen Woche absolvierten wir noch das MCC am Simulator.

Auf der einen Seite war ich froh, diese Ausbildung so rasch und erfolgreich absolviert zu haben und jetzt einem neuen Schritt entgegen zu gehen, auf der anderen Seite stand ich da, ohne Job, mit einem offenen Bildungskredit und einem Schein, der dir erlaubt Flugzeuge zu fliegen. Ohne einen Tag zu verlieren habe ich eine Bewerbung nach der anderen versandt, jedoch kam im ersten Monat nur eine Absage nach der anderen.

Im Juli habe ich erfahren, dass die Intersky mit Sitz in Friedrichshafen Copiloten einstellt, weil sie Ihre Flotte ausbaut. Am 20. August wurde ich zur Selektion eingeladen und musste mein Können in Englisch, ATPL-Wissen, Denkaufgaben und einem psychologischen Testunter Beweis stellen. Alles an einem Tag! Im Anschluss erfolgte noch das Gespräch mit dem Psychologen Dr. Morawetz um Punkt 24:00 Uhr. Einige Tage später würde ein kleiner Teil der Teilnehmer der Selektion erfahren, dass sie bestanden haben und zum Simulator-Screening und Endgespräch erscheinen dürfen. Am Ende blieben 10 junge Copiloten übrig. Darunter ich und erfreulicherweise auch ein weiterer Absolvent der EAA. Da bereits frühere Absolventen des Ausbildungskonzeptes der EAA bei der Intersky ihre fliegerische Heimat fanden war es vom ersten Tag an ein familiäres und bekanntes Umfeld. Danach ging es Schlag auf Schlag. Ein Grundkurs im September in Friedrichshafen, bei dem man sich theoretisches Wissen vom Flugzeug aneignen muss, was am Ende mit einem Test überprüft wird. Im Anschluss kamen die ersten Kollegen für zwei Wochen nach Madrid auf den Simulator. Da zu Beginn eine Base in Salzburg zur Diskussion stand, war von der Intersky die Überlegung, mich und meinen Salzburger Kollegen etwas später nach Madrid zu schicken und uns dann direkt in Salzburg einzusetzen. Aber im Oktober 2012 war es dann so weit. Zwei Wochen Intensivkurs DASH. Das Programm war lernen, schlafen, fliegen, schlafen, lernen, schlafen, fliegen, schlafen. Auch dieses Rating wurde mit einem Prüfungsflug am Full-Motion-Simulator abgeschlossen und dann konnten wir das erste Mal im Cockpit eines Linienflugzeuges Platz nehmen. Das erste Mal wegrollen, Take-Off Power setzen und die Bewegungen spüren war großartig. Als es dann direkt auf die Linie ging stand wieder lernen am Programm. In den ersten zwei Monaten der Supervision wird einem Nichts geschenkt. Während des Fliegens wird man über die Systeme im Flugzeug, die Notfall-Procedures, usw... geprüft. Jeden Abend nach einem Flug geht man wieder zu seinen Unterlagen und lernt. Nachdem auch die Supervision mit einem Prüfungsflug abgeschlossen wurde und man das erste Mal ohne Trainingskapitän mit einem normalen Kapitän neben sich fliegt, ist das irgendwie ein komisches Gefühl. Man wird nicht mehr geprüft, checkt die Instrumente vermehrt, wartet auf etwas

Unerwartetes. Bis dann während dem Flug von der linken Seite hinter der Zeitung hervor kommt: „Entspann dich und genieß deinen Job." Du lehnst dich zurück, lässt den Autopiloten das Flugzeug steuern, schaust aus dem Fenster und die Sonne scheint dir ins Gesicht. Der ganze Lernaufwand vom ersten Tag in der EAA bis zu diesem Zeitpunkt hat sich gelohnt, nur um diesen Augenblick zu erleben. Fliegen zu können, damit Geld zu verdienen und die Arbeit jeden Tag zu genießen.

Was ich den angehenden Piloten mit auf den Weg geben kann:

Von Nichts kommt Nichts. Gib alles und ein bisschen mehr und du wirst mit dem schönsten Beruf belohnt. Am Ende des Tages entscheidest Du alleine über deinen Weg.

Diamond Aircraft DA20 C1 Katana

Basic Trainer für höchste Ansprüche

Nach einer aktuellen Studie ist die Katana oder DA-20 **das** Schulungsflugzeug in Österreich und auch in anderen europäischen Ländern. Kein Wunder! Aufgrund der Weiterentwicklung aus dem Reisemotorsegler HK36 werden hier unter anderem durch die hervorragenden aerodynamischen Eigenschaften optimale wirtschaftliche Betriebswerte erreicht und das bei außergewöhnlich gutmütigem Flugverhalten. Es gibt wenige Flugzeuge, die so für die fliegerische Grundausbildung geeignet sind und gleichzeitig so viel Spaß machen, wie die Diamond Katana. Durch die 125 PS an Leistung kommt noch einmal eine große Menge an zusätzlichem Spaß und Performance dazu und das bei äußerst moderatem Verbrauch im Verhältnis zur enormen Leistung.

Sitzplätze	2	Leistung	125 PS
Geschwindigkeit	200 Km/h	Gewicht	750 kg

Cessna 172S Skyhawk

Garmin G1000 Glasscockpit

So sehen Flugzeuge aus: Nicht nur durch das prägende und unverwechselbare Cessna Design, sondern vielmehr durch die hervorragende Manövrierbarkeit und die exzellenten Langsamflugeigenschaften in Verbindung mit geringen Betriebs- und Wartungskosten, machen die Modelle der Baureihe 172 (auch Skyhawk genannt) in allen Bereichen, von Grundschulung bis Sonderaufgaben (Such- und Rettungsdienste, Luftbildflüge...), eine gute Figur.

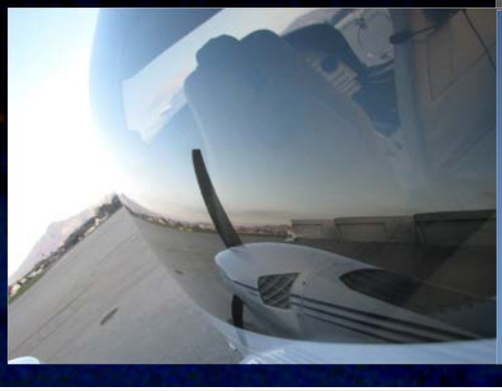
Modernste Avionik (Garmin G1000) rundet den perfekten Gesamteindruck ab.

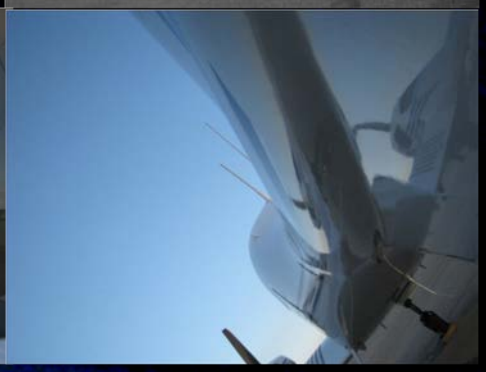
Sitzplätze	4	Leistung	180 PS
Geschwindigkeit	200 Km/h	Gewicht	1.156 kg

Diamond Aircraft DA42 Twin Star

Modernste Multi-Engine

Die Königin ihrer Klasse besticht durch modernstes aerodynamisch maximal effizientes Design und zeitgemäßer moderner Technologie von den Triebwerken bis zur Avio-nik. Angetrieben von zwei Kolben-triebwerken mit insgesamt 336 PS Leistung bei einem äußerst mode-raten Verbrauch an Jet-A1 Kraft-stoff, erreicht die DA42 eine Dienstgipfelhöhe von FL 180 (18.000 ft | 6.000 m) und kann bei single-engine operation eine Reiseflughöhe von 14.000 ft | 4.600 m gewährleisten. Die Reisegeschwindigkeit beträgt 175 kt | 315 km/h und Sie merken sofort durch die massive Beschleunigung beim Start, dass die DA42 dieses Versprechen auch halten wird. Abgerundet wird der Gesamteindruck durch ein modernes Garmin G1000 Glascockpit.





Sitzplätze	4	Leistung	336 PS
Geschwindigkeit	315 Km/h	Gewicht	1.900 kg

Flight Navigation and Procedure Trainer (FNPT-II MCC)

Flight and Navigation Procedures Trainer (FNPT) ist eine Klasse von synthetischen Flugübungsgeräten - Synthetic Training Device (STD), welche in Europa in der Ausbildung von Piloten eingesetzt wird. Der FNPT-II steht für die typische Ausrüstung einer Klasse von ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen (z.B. „MEP" - multi engine piston, mehrmotorige Propellerflugzeuge). Er verfügt über ein Sichtsystem sowie die Flugcharakteristik, Geräuschkulisse und das (Fehler-) Verhalten der Systeme, die dem eines echten Flugzeuges entsprechen. Der Simulator muss das Üben von Systemausfällen und Abhandeln von Notverfahren realitätsnah erlauben.

Unser FNPT-II ist für MCC-Ausbildungen zugelassen, dies beinhaltet weitere Voraussetzungen, wie die Ausrüstung mit Strahltriebwerk oder Turboprop sowie u.a. Systeme zur Druckkabinenregelung, Enteisung und Autopilot.

Sitzplätze	2 (+ 1 Instructor)	Leistung	je nach Model
Geschwindigkeit	je nach Model	Gewicht	je nach Model

Checklist

Final items for takeoff clearance

Beginnen wir mit einer einfachen Übung: Positionieren Sie unser Company Magazin mit dieser Doppelseite ungefähr 50 Zentimeter entfernt von sich auf den Tisch und stellen Sie sich vor, dass Sie gerade bei grauem Himmel am frühen Morgen gestartet sind, um in die graue Wolkenschicht einzutauchen. Ungefähr 15 Sekunden später färbt sich das Grau der Wolkendecke immer weißer und plötzlich sehen Sie den strahlend blauen Himmel während sich die weißen Wolken unter Ihnen immer weiter entfer-nen…

Information

Zunächst sollten Sie alle verfügbaren Informationen ermitteln, die Ihnen bei Ihrer beruflichen Zukunftsentscheidung weiterhelfen können. Sie sollten in jedem Fall entweder ein persönliches Beratungsgespräch bei EAA vereinbaren – gerne auch gemeinsam mit Ihren Eltern oder mit jenen Personen, die Ihnen nahestehen.

Selbstverständlich bieten wir Ihnen gerne auch ein ausgedehntes Telefongespräch oder sogar einen Termin via Skype an.

Assessment

Absolvieren Sie zunächst den kostenlosen Eignungstest bei EAA.

Hier prüfen wir Ihre Fertigkeiten in Mathematik, Physik und Englisch. Dieser Test zeigt Ihnen und uns, wo Ihre Stärken und Schwächen liegen und hilft Ihnen dabei, Ihre Investition in eine Pilotenausbildung abzusichern. Außerdem wollen wir sicherstellen, dass Sie zu den Besten gehören.

Checkflight

Unmittelbar nach erfolgreich abgelegtem Eignungstest vereinbaren wir mit Ihnen einen 45minütigen Checkflug am EAA Simulator. Dabei werden Ihre grundsätzlichen „handwerklichen" Fertigkeiten und Voraussetzungen für den PilotInnenberuf eingeschätzt.

Medical

Das Medical Class 1 nach EASA-FCL erhalten Sie bei einem Aeromedical Center (AMC). Sie können die Medical Untersuchung sowohl in der Bundesrepublik Deutschland, als auch in Österreich absolvieren. Aufgrund der umfangreichen Untersuchung sollten Sie dafür direkt beim AMC Ihrer Wahl einen Termin vereinbaren. Die Kosten dafür werden rund 450 Euro betragen.

AMCs in Österreich
http://tinyurl.com/ohbq94d

AMCs in Deutschland
http://tinyurl.com/on4b5ne

Check-In

Es ist absolut wichtig, dass Sie sich rechtzeitig für Ihren Wunschtermin anmelden. **Nur eine rechtzeitige Anmeldung kann den gewünschten Beginntermin garantieren**.

Financial

Nehmen Sie zum Zweck der Finanzierung mit den EAA Partnern Degussa Bank, Albatros, Wüstenrot oder Raiffeisen Salzburg Kontakt auf oder vereinbaren Sie einen Beratungstermin bei der Bank Ihres Vertrauens.

Deutsche Staatsbürger

Albatros Versicherungsdienste GmbH
Sascha Walter
sascha.walter@albatros.de
+49 (0) 89 977-5455 http://tinyurl.com/o4fywza

Degussa Bank GmbH
Zweigstelle Fraport Terminal 1
Sandro Müller
+49 (0) 69 / 690 225 63 sandro.mueller@degussa-bank.de

Österreichische Staatsbürger

Wüstenrot Verischerungs-Aktiengesellschaft
Walter Vitzthum +43 (0) 664 2302142 walter.vitzthum@wuestenrot.at http://tinyurl.com/ofn6ha9

Accomodation

Rechtzeitig vor Kursbeginn sollten Sie sich um eine entsprechende Unterkunft bemühen. Dabei werden Sie von EAA natürlich unterstützt. Bei Bedarf übermitteln wir Ihnen gerne unsere Liste an preiswerten und qualitativ hochwertigen Partnerunterkünften. E-Mail an office@eaa.aero (Betreff Unterkunft) genügt.

Paperwork

Nun ist es fast soweit – der Kurstermin steht vor der Tür. Vergewissern Sie sich, dass Sie alle Dokumente verfügbar haben. Hier nochmal ein Überblick.

Medical
Strafregisterauszug im Original
Meldebestätigung im Original
4 Passfotos
Personalausweis in Kopie
Finanzierungszusage

Albatros DEGUSSA BANK wüstenrot

ATPL integrated

Course outline

Outline

The ATPL integrated course focuses on training applicants to the proficiency level of a ready-entry airline pilot right from the start within the given time period of 13 months. It is the fastest possible way of acquiring the license with one theoretical and one practical exam. The course concludes with a multi crew coordination course (MCC). Applicants for this course receive preferred handling compared to modular trainees.

Pre-Entry Requirements

Positive EAA Entry Assessment
Medical Class 1
Minimum 17 years

Theoretical Training

294 h Classroom Tuition 472 h Distance Learning

Tuition and Distance Learning are subdivided into the subjects Air Law, Airframe, Systems, Powerplant, Instruments, Electronics, Mass and Balance, Performance, Flight Planning and Monitoring, Human Performance and Limitations, Meteorology, General Navigation, Radio Navigation, Operational Procedures, Principles of Flight, VFR Communications and IFR Communications.

The complete classroom course, the course material and the basic starter kit (navigation computer, charts, books and com-puter based training...) are included in the price.

Practical Training

78 h Diamond Aircraft Katana (VFR)
55 h Cessna 172S (IFR)
7 h Diamond DA-42 (IFR)
40 h Simulator (IFR)
15 h Simulator (MCC)

Fuel, flight instructor fees, aircraft and simulator costs are included in the price.

Resulting Licence

EASA-FCL Commercial Pilot License with Multi-Engine Instrument Rating, Multi-Crew-Coordination and frozen ATPL .

Additional Costs

Additional costs have to be considered for the issue of the student pilot licence, the issue of the radiotelephony licence, the medical examination at an AMC (Aero Medical Centre), landing and approach fees and the issue of the commercial pilot license (Austro Control) as well living costs and costs for accomotation.

InterSky und EAA

EAA als preferred InterSky Cockpit Crew

Seit Jahren verbindet die EAA Aviaiton Academy und die InterSky ein gewisses Band, da bereits 7 Absolventen den Weg in das bekannte Dash-Cockpit gefunden haben. Dieses Band wurde nun nicht nur verstärkt, sondern zieht jetzt auch in eine gemeinsame Richtung: Im Frühsommer 2013 eröffnete die InterSky Flug-GmbH die Salzburg-Zürich Strecke und nahm damit eine altbekannte Route in ihr Netz auf, der stark nachgetrauert wurde. Mehrmals täglich verbindet sie diese beiden Städte mit Direktflügen. Seit Juli 2013 dürfen sich die InterSky und die EAA offiziell Partner nennen und bekennen dies mit einer gemeinsamen Marketingstrategie für den Standort Salzburg.

Für unsere Absolventen heißt dies in Zukunft, dass diese eine Einladung zur Intersky-Selektion bekommen, bei der sie ihr Können unter Beweis stellen dürfen. Da unsere Schüler nur selten Probleme bei diesem 5-stufigen Einstellungsprogramm gezeigt haben und auch Frau Moser (weltweit einzige Eigentümerin einer Airline) ist von unseren Jungs überzeugt und somit freut es uns sehr, dass wir diese Chancen vergeben dürfen!

Wie es den Medien und Berichten zu entnehmen ist, baut die InterSky Flug-GmbH derzeit stark aus. Es wurden zusätzlich zu den drei altbekannten Dash-8-Q314 fabrikneue AR 72-600 bestellt, von denen zwei bereits geliefert wurden und im Einsatz sind. Es ist der perfekte Einstiegs-Job für unsere Absolventen.

Fly InterSky!

Als Mitglied der „International Air Transport Association" (IATA) verbindet InterSky von ihrem Heimatflughafen Friedrichshafen aus bis zu

viermal täglich im Linienverkehr die Flughäfen Berlin-Tegel, Düsseldorf, Hamburg, Karlsruhe und Genf. Außerdem werden Graz und Salzburg mehrmals täglich mit Zürich verbunden.

In den Sommermonaten April bis Oktober werden zusätzlich ab Friedrichshafen sowie teilweise auch ab München, Zürich, Memmingen und Altenrhein Urlaubsdestinationen am Mittelmeer wie Elba, Olbia und Cagliari (Sardinien), Calvi (Korsika), Mahon (Menorca), Split, Pula, Naxos, Zadar und Neapel angeflogen. Ebenso wie diverse Charterflüge unter anderem für den Fußballclub Borussia Dortmund.

Im Mai 2011 vereinbarte InterSky eine Kooperation mit Air Berlin, die seitdem über ihre Webpräsenz auch sämtliche ihrer Flüge vermarktet. Bis Februar 2012 befand sich die Fluglinie im Besitz der Familien Moser und Seewald (zu jeweils 50 %). Renate Moser war als Geschäftsführende Gesellschafterin lange Zeit die einzige Frau, die eine Fluggesellschaft leitete und zugleich besaß. Rolf Seewald und Renate Moser zogen sich im April 2007 aus dem Tagesgeschäft zurück und waren seither als Eigentümer im Beirat vertreten. Im Februar 2012 wurde bekannt, dass Hans Rudolf Wöhrl und Peter Oncken, u.a. mit ihrer Beratungs- und Investmentfirma Intro Aviation GmbH, 74,9 % der Anteile bei Intersky übernehmen. Renate Moser und Rolf Seewald halten die restlichen 25,1 %. Das kulturelle Engagement der Regionalfluglinie hat bereits jahrzehntelange Tradition. Seit elf Jahren ist sie etwa die offizielle Fluglinie der Bregenzer Festspiele. Ab diesem Sommer gingen auch die Salzburger Festspiele mit der InterSky eine derartige Verbindung ein. In dieser Funktion bietet Intersky den international bekannten Festspielen unter anderem Flüge für Künstler, die ohne die Zusammenarbeit mit der Fluglinie nicht möglich gewesen wären.

First Solo

Der kleine Schritt für eine große Karriere

Schon als kleiner Junge war das Fliegen für mich ein großer Traum. Kaum mit der Schule fertig, wollte ich nur noch eines – Fliegen. Auf der Suche nach der geeigneten Flugschule riet uns ein Bekannter zur „EAA". Dann war es so weit – der erste Schultag. Als ich den Schulungsraum betrat konnte ich nur ungefähr erahnen, was mich erwartet. Ein hoher Stapel Bücher (ich zählte 14) lagen auf unseren Tischen. Gemeinsam mit meinen Kurskollegen büffelte ich die ersten zwei Monate Theorie. Wir waren und sind ein eingeschweißtes, unschlagbares Team. Wie kleine Kinder freuten wir uns auf den Beginn der Flugphase. Das Lernen hatte sich gelohnt und endlich konnte das Gelesene in die Praxis umgesetzt werden. In der ersten Flugphase wurden Landungen geübt und Landungen geübt und nochmal Landungen geübt.

Doch schon nach wenigen Tagen merkte ich, dass die Landungen besser wurden und ich an Sicherheit gewann. Dann der erste Quality Check – mit Bravour bestanden. Danach war es dann endlich so weit. Mein erster Soloflug. Gemeinsam mit meinem Fluglehrer fuhr ich zum Flughafen. Die D-EJFT war für uns reserviert und wir checkten die Maschine. Ich flog nach St. Johann in Tirol. Die verschneite Landschaft lag unter uns und wie immer spürte ich dieses Gefühl der Freiheit, wenn ich in der Luft war. Doch heute war etwas anders. Heute war der Tag, an dem ich zum ersten Mal alleine fliegen sollte. Es stellte sich ein mulmiges Gefühl in der Bauchgegend ein. Ein Gefühl, das man nicht beschreiben kann. Aufregung, Nervosität, auch eine kleine Portion Unsicherheit waren dabei. In St. Johann angekommen war es dann so weit.

Mein Lehrer stieg aus. Gewissenhaft arbeitete ich die einzel-nen Punkte der Checkliste ab.
Ich startete den Motor und nahm Kontakt zum Tower auf. Mir wurde mitgeteilt, auf welche Piste ich rollen sollte und meldete: „D-EJFT abflugbereit Rollhalt 31." Die Stimme aus dem Tower: „Start nach eigenem Ermessen."

Ich schob das Gas rein und kontrollierte die Speeds. Ab in die erste Platzrunde! So schnell wie möglich versuchte ich die vorgegebene Platzrunden-Höhe von 4000ft zu erreichen. Dann schob ich die Flaps auf die erste Stufe, danach auf die zweite Stufe. Meldung an den Tower: „D-EJFT befindet sich im langen Ende auf Piste 31." Tower: „Wind aus N/O Richtung, Landung nach eigenem Ermessen." Beim Endanflug gab ich mir noch mal richtig Mühe. Schließlich wollte ich die Landung so sauber wie möglich hinbekommen. Leicht berührte ich die Piste und startete wieder durch. Mit jeder Runde wurde ich sicherer.

Jetzt war es wieder da, das vertraute Gefühl von Sicherheit, Freiheit und der absolute Traum vom Fliegen.

Nach der nächsten Platzrunde rollte ich zum Abstellplatz. Mit einem breiten Grinsen öffnete ich die Haube. Mein Fluglehrer eilte bereits herbei und gratulierte mir: „First Solo." Doch die absolute Überraschung war, dass auch meine Eltern plötzlich vor mir standen. Mein Vater klopfte mir auf die Schulter und sagte: „Gut gemacht!" Mein erster Flug fand also nicht nur unter den wachsamen Augen meines Fluglehrers statt, sondern auch unter denen meines Vaters.

Zur Belohnung wurde ich über den Flügel gelegt und jeder durfte mir kräftig auf den Hintern klopfen. Der „First-Solo-Klaps"!

Als ich später über Innsbruck zurück nach Salzburg flog dachte ich: „Ein cooles Gefühl – Pilot zu sein."

Fliegen im Gebirge

Gefahren, Risiken, Schönheit und Herausforderungen

Die Nähe des Airport Salzburg zum Alpenhauptkamm stellt die unmittelbare Schönheit dieses Naturwunders quasi täglich in den Mittelpunkt der fliegerischen und privaten Aktivitäten. Doch gerade diese Schönheit kann trügerisch sein und über die vielen Besonderheiten und Fertigkeiten hinwegtäuschen, die man als Pilot für das Fliegen im Gebirge — insbesondere nach Sichtflugregeln — zur Durchführung bei jedem Flug benötigt.

Problem 1

Drastische und schnelle Wetterumschwünge insbesondere in den Sommermonaten. Was jeder Wanderer weiß, ist für Piloten bei der Flugplanung unerlässlich. Durch die geographische Besonderheit im Gebirge entstehen auch ohne Frontal– und Großwettereinfluss im Sommer fast täglich Gewitter. Und das allein durch die Tatsache, dass Luft durch die Berghänge „orographisch" gehoben wird, immer weiter abkühlt, schließlich kondensiert und weiter aufsteigt.

Das kann in den Sommermonaten bereits zur Mittagszeit im Zentralalpenraum zum Problem werden. Gewitter sind für jedes Luftfahrzeug aufgrund des starken Sichtrückgangs durch Niederschläge, der schweren Turbulenzen und des Hagels ein massives Problem.

Problem 2

Windscherungen und Rotoren. Winde wehen nur in größeren Höhen quasi laminar. In gebirgigen Kammlagen kommt es durch die Verwirbelungen zu massiven Ab-winden auf der windabgewandten Seite des Berges. Diese Abwinde können so stark sein, dass die Leistung eines Luftfahrzeuges nicht mehr ausreicht, um die Höhe zu halten bzw. die gefährliche Abwindzone zu verlassen. Eine umsichtige Flugvorbereitung mit Windberücksichtigung und entsprechender Routenplanung ist sicherlich das geeignetste Mittel, um dieser Gefahr effizient zu begegnen. Rotoren in Kammlage verursachen starke Turbulenzen und können ein Luftfahrzeug durchaus kurzzeitig durch starke Querneigung aus der Bahn bringen.

Problem 3

Talflugwege. Insbesondere beim Sichtflug in gebirgigem Gebiet ist genaue Ortskenntnis und entsprechend intensives Kartenstudium in der Flugvorbereitung immens wichtig. Das aktuelle Sichtflugkarten beim Flug griffbereit vorhanden sein müssen, versteht sich von selbst. Ein GPS mit Geländedatenbank kann sicherlich hilfreich aber niemals die einzige Quelle für die Beziehung von Informationen über Hindernisfreiheit sein und auf gar keinen Fall einen Flug bei schlechter Sicht im Gebirge rechtfertigen.

Die Kenntnis der entsprechenden Talflugwege und vor allem der nicht entsprechenden Talflugwege sichert die reibungslose Flugdurchführung. Manche Täler steigen immer weiter an, bis am Ende eine Felswand als unüberwindbares Hindernis erscheint. Deshalb Täler immer so anfliegen, dass eine Umkehrkurve in jedem Fall möglich ist oder die Flughöhe entsprechend ausreichend vor Einflug in das Tal wählen.

Problem 4

Instrumentenfehlanflugverfahren. Insbesondere bei Instrumentenanflugverfahren müssen Fehlanflüge in jedem Fall exakt und unter Einhaltung der Steigleistung geflogen werden. Im Alpenvorland stehen auf nahezu jedem Flughafen Hindernisse auf den An– und Abflugrouten im Weg. Gutes und ausreichendes Training, auch am Flugsimulator, kann hier die notwendige Routine und Sicherheit für die Einhaltung der Verfahren bringen.

Das Fliegen in und um Gebirge gehört sicherlich zu den anspruchsvollsten Aufgaben der Flugbesatzungen und muss immer wieder entsprechend trainiert und vorbereitet werden. Nur dann können Sie im Cockpit die Schönheit und die einmaligen Eindrücke in vollen Zügen genießen.

Cadet Report Raffaela

Interview

Wie hast du den Weg ins Cock-pit gefunden und letztlich zur EAA?

Als ich 16 Jahre alt war, hatte ich erstmalig den Wunsch verspürt, Pilotin zu werden. Mich hat damals schon der Beruf und überhaupt die ganze Technik wahnsinnig fasziniert. Damals hatte ich für mich eigentlich schon fest beschlossen, diesen Beruf einmal ausüben zu wollen. Doch wie es so im Leben spielt, ging ich dann doch ein paar Umwege, bis ich letztendlich hier "gelandet" bin. Nach der Matura studierte ich an der Universität Wien zunächst Pharmazie und Biologie. Ein zwischenzeitlicher Urlaubsflug hat mein "Fieber" für das Fliegen erneut entfacht!
Die Faszination für das Fliegen beflügelte mich, mein Studium abzubrechen und mich endlich dem zu widmen, was ich wirklich wollte: "FLIEGEN!"
Zur EAA bin ich durch ein Inserat im Luftfahrtmagazin "Aero" gekommen. So bin ich dann auch beim Info-Tag gewesen und schlussendlich Schülerin geworden.

Was macht dir bis jetzt am meisten Spaß, was nicht?

Also am meisten Spaß macht mir natürlich das Fliegen! Es ist einfach ein richtig tolles Gefühl so frei zu sein und die Welt von einer anderen Perspektive kennen zu lernen. Es ist einfach toll, es macht einfach wahnsinnig Spaß!
Um das Ziel auch erreichen zu können, steckt natürlich auch ein großer Lernaufwand dahinter. Vergleichbar mit einem Studium. Vieles Wissenswerte wird einem vermittelt, angefangen von der Flugzeugtechnik bis hin zur Meteorologie.

First Solo? Wie war es?

An meinen First Solo denke ich gerne zurück! Zu Beginn bin ich noch mit einem Fluglehrer 3 Platzrunden in Salzburg geflogen, bevor er dann dem Tower meldete, dass er jetzt aussteigen und ich dann meinen ersten Alleinflug haben werde.
Als ich dann alleine im Flugzeug saß, meine Checks machte und dann die Freigabe zum Starten erhielt, war ich natürlich auch etwas aufgeregt. Als ich aber nach der ersten Platz-runde, das erste Mal gut gelandet war, konnte ich mir ein erleichterndes „JAAA!!" nicht mehr verkneifen. Es folgten noch zwei weitere Platzrunden und damit hatte ich meinen allerersten Alleinflug geschafft!

Als Frau in der Luftfahrt, was sagst du ... Vorteil - Nachteil?

Die emanzipierte Frau von heute stellt sich auch in anderen früher von Männern dominierten Berufen als gleichwertiger Partner dar. Nachdem dieser Beruf eigentlich immer Männersache war, finde ich, dass Frauen sehr wohl diesen Beruf ausüben können und auch sollen! In der heutigen Luftfahrt ist durch die technische Weiterentwicklung kein Kraftakt mehr notwendig, sondern da ist vielmehr das Gefühl gefragt.

Als Nachteil sehe ich vielleicht, Familie nicht so zu leben, wie es die Mehrheit tut, jedoch glaube ich, dass es Organisation möglich sein wird, auch Familie zu managen.

Was sind die nächsten Aus-bil-dungsschritte?

Im Moment lerne ich intensiv für die zurzeit anstehenden Theorieprüfungen in Wien! Nebenbei fliege ich noch meine letzten Stunden auf der Cessna 172 Skyhawk. Am allermeisten freue ich mich aber jetzt schon auf die bald anstehenden Flüge mit der Diamond DA42! Und damit rückt mein Ziel: Das Ende der Ausbildung", immer näher!

Größte Herausforderung bisher?

Also die bislang größten Herausforderungen waren die ersten beiden Alleinflüge - wenn du weißt, dass du nun ganz auf dich allein gestellt bist und dir niemand mit Tipps zur Seite stehen kann!
Dazu zählt neben dem First Solo vor allem auch der erste Alleinflug hinaus aus der Salzburger Kontrollzone! Als der Controller sagte: „Du kannst die Frequenz verlassen, bis später!" wusste ich, dass ich nun wirklich ganz auf mich alleine gestellt war. So habe ich mich dann bewähren müssen!

Gibt es noch etwas anderes außer Fliegen?

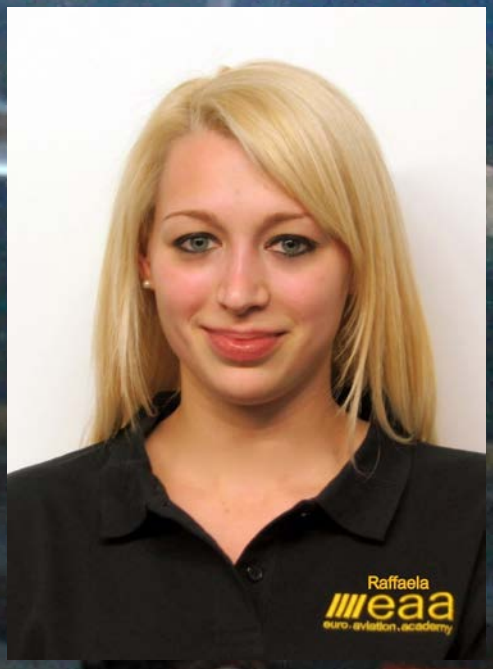
Mein Mittelpunkt im Moment ist natürlich das Fliegen und die Ausbildung.
Aber die restliche Zeit verbringe ich am liebsten mit meinem Freund Mark in Wien und mit meiner Familie im Burgenland!

Deine weiteren Ziele nach der Ausbildung?

Nach meiner Ausbildung werde ich natürlich gleich damit beginnen mich bei den Airlines zu bewerben und hoffe natürlich darauf möglichst bald einen Job zu bekommen. Am günstigsten wäre für mich ein Job in Wien. Aber man muss in diesem Job einfach flexibel sein und somit bin ich offen für alles!

Erkläre bitte den Non-Students in drei Worten, was die EAA ausmacht!

Freundlichkeit, Kompetenz, Professionalität - Jeder einzelne Flugschüler ist ihnen wichtig und wird gefördert. Einfach eine super Schule mit freundlicher Atmosphäre!!



www.facebook.com/berufspilot

www.flickr.com/photos/euroaviationacademy

www.twitter.com/eaaaviation

www.youtube.com/euroaviationacademy

EAA Aviation Academy GmbH | Wilhelm-Spazier-Straße 2a | 5020 Salzburg
+43 (0) 662 83 1 322 | office@eaa.aero | www.eaa.aero