



Heiße Tipps für die Piloten

Immanuel Fach kam bei einem Schülerpraktikum erstmals mit der DFS in Berührung. Es dauerte danach mehr als ein Jahrzehnt, ehe er als Flugberater zur Flugsicherung zurückfand.

Die zentrale Flugberatung der DFS, das AIS-C (Aeronautical Information Service – Centre), hat seit vier Jahren ihre Heimstatt in einem großen, hellen Raum in der zweiten Etage der Radar-kontrollzentrale Langen. Flugberater Immanuel Fach kennt diesen Raum noch aus einer anderen Zeit. Vor 15 Jahren war der heute 29-Jährige für zwei Wochen dort als Schülerpraktikant im Einsatz. Damals saß dort die Systemsteuerung und -überwachung, deren Techniker und Ingenieure die Radar-, Funk- und Navigationsanlagen der Niederlassung

Mitte überwachten und bei Bedarf reparierten. „Als Schülerpraktikant durfte ich da auch mal ein bisschen programmieren“, erinnert sich Fach. Dass er ein Jahrzehnt später in diesem Raum seine berufliche Heimat finden würde, war seinerzeit nicht abzusehen. Was IT-Technik und Programmieren betraf, wusste er nach dem Praktikum immerhin, dass dies nicht das war, was er sich später als Berufsalltag vorstellen konnte.

Das Arbeitsumfeld aber fand er schon damals interessant. Vor allem die Arbeit der Fluglotsen, bei denen er

als Praktikant einen Nachmittag mit am Board verbringen durfte. „Das war echt spannend.“ Direkten Kontakt zur Luftfahrt hatte er de facto seit seiner Kindheit – die Entfernung vom Haus seiner Eltern im Neu-Isenburger Stadtteil Zeppelinheim südlich von Frankfurt, wo er aufgewachsen ist, und dem Zaun des Großflughafens Frankfurt/Main betrug etwa 700 Meter. Flugzeuge am Himmel über dem elterlichen Heim waren für ihn ein alltäglicher Anblick: „Solange ich denken kann, habe ich den Kopf in den Nacken gelegt und nach Flugzeugen geschaut.“



Noch während er sich auf das Abitur vorbereitete, bewarb er sich für den anspruchsvollen Eignungstest als Fluglotse in Hamburg. Doch ein Erfolg blieb ihm verwehrt. „Danach war das Thema Flugsicherung für mich erstmal ad acta gelegt.“

Fach machte eine Ausbildung zum Versicherungskaufmann und arbeitete anschließend in einer Versicherungsagentur. „Dort habe ich gelernt, wie man umfassend zu Produkten berät und die Details so runterbricht, dass es für potenzielle Kunden nachvollziehbar ist.“ Eine Fähigkeit, die ihm heute bei seiner Arbeit als Flugberater zugutekommt.

Dass er schließlich doch noch bei der Flugsicherung landete, verdankt er einem Tipp seines Vaters. Der arbeitet in der Kontrollzentrale Langen als Personalleiter und machte ihn vor fünf Jahren darauf aufmerksam, dass die DFS Flugberater suche. Mit der Berufsbezeichnung konnte Fach nicht viel anfangen, aber die alte Liebe zur Luftfahrt ließ ihn neugierig werden. „Auch der Aspekt des Beraters hat mich interessiert. Deshalb habe ich mich mit Infomaterial schlau gemacht und beworben.“

Die Arbeit eines Flugberaters lässt sich in drei große Aufgabenbereiche unterteilen – in die Flugberatungsdienste, das Flugplanmanagement und die Landeplatzüberwachung. Zu den Flugberatungsdiensten, auch als klassische AIS-Dienste bezeichnet, gehört vor allem die Beratung des Piloten zum bevorstehenden Flug sowie die Bereitstellung aller Informationen und Unterlagen, die für ein Flugvorhaben benötigt werden.

Das Flugplanmanagement umfasst die Entgegennahme, Bearbeitung und Weiterleitung von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen. „Der Begriff des Flugberatungsdienstes als AIS-C spiegelt nicht ganz das wider, was wir tatsächlich machen“, sagt Fach. „Wir sind mehr als nur das. Meldestelle für Flugverkehrsdienste trifft es besser.“

 *Wir sind mehr als nur Berater.*

Die Landeplatzüberwachung als dritter Bereich überwacht die zeitgerechte Landung der Flüge an unkontrollierten Plätzen sowie sämtliche Landungen nach Sichtflugregeln auf kontrollierten Flugplätzen mit Ausnahme der 15 internationalen Verkehrsflughäfen. Wenn der Flugplan abgeflogen ist, muss innerhalb einer halben Stunde nach Erreichen der vom System errechneten Landezeit bekannt sein, was mit dem Flugzeug passiert ist. „Der Pilot ist verpflichtet, dass sein Flugplan geschlossen wird“, sagt Immanuel Fach.

Die meisten Kunden der Flugberater sind Privatflieger, die nach Sichtflugregeln fliegen. Dazu kommen kleinere Airlines und Privatflieger, die nach Instrumentenflugregeln fliegen. Sobald ein Flug einen Anteil mit IFR-Verkehr enthält (Instrument Flight Rules), muss der Pilot einen Flugplan aufgeben. Ist man nur nach Sichtflugregeln (VFR – Visual Flight Rules) unterwegs, kommt es darauf an, wo man hinfliegt. „Die meisten Anrainerstaaten erwarten auch von Sichtfliegern, dass sie einen Flugplan aufgeben“, sagt Fach.

Während die großen kommerziellen Airlines ihre Flugpläne direkt beim Network Manager von Eurocontrol aufgeben, erledigen die Kunden des AIS-C dies telefonisch, per Fax oder über das Onlineportal des AIS-C. „Die Flugplanaufgabe über das Onlineportal ist der gängigste und komfortabelste Weg“, sagt Immanuel Fach.

Fach hat die Berechtigung für zwei der drei Arbeitspositionen im AIS-C – für den Arbeitsplatz der Flugberatung und des Flugplanmanagements sowie für den Arbeitsplatz zur Landeplatzüberwachung. Was ihm noch fehlt, ist die Zulassung für das NOTAM-Office. Ihm gefällt an seiner Arbeit das breite Spektrum der Aufgaben. „Dazu kommt man mit den unterschiedlichsten Leuten in Kontakt, die alle einen Bezug zur Luftfahrt haben“, sagt der Flugberater. „Das eint uns – und das ist ein schönes Gefühl.“

— *Holger Matthies* —

Zahlen und Fakten

Im Jahr 2021 hat das AIS-C **65.000** Flugpläne für Sichtflug- und **46.000** Flugpläne für Instrumentenflugverkehr bearbeitet.

Dazu kommen **261.000** Flugplanfolgemeldungen und **96.000** Flüge mit Landeplatzüberwachung.

Es wurden **612.000** Flugberatungen erstellt und **26.000** NOTAM veröffentlicht. Das AIS-C hat **60** operative Mitarbeiter.