

Augen für die Sichtflieger

Saskia Maack hat an ihrem Arbeitsplatz den Luftraum über der nördlichen Hälfte Deutschlands im Blick. Per Funk unterstützt sie Piloten, die auf Sicht fliegen.

Wenn Saskia Maack gefragt wird, was sie beruflich macht, sagt sie: „Ich arbeite bei der DFS, aber ich bin keine Fluglotsin.“ Zugegeben, das ist unter DFS-Mitarbeitern, außer Fluglotsen, eine beliebte Antwort auf diese Frage. Und Saskia Maack hat Recht, allerdings hat ihr Job die vielleicht meisten Gemeinsamkeiten mit dem eines Lotsen. Ihr Arbeitsplatz besteht aus mehreren Monitoren: Einer mit einer Radardarstellung, einer mit Wetterinformationen und vor ihr ein Touchdisplay mit Kontrollstreifen, die Informationen zu den Flugzeugen auf ihrem Radarbild zeigen – und sie

kommuniziert fortlaufend per Funkverbindung mit Piloten.

Saskia Maack ist zFIS-Spezialistin. zFIS steht für zentraler Fluginformationsservice, der den Flugverkehr im nicht freigabepflichtigen Luftraum mit Informationen versorgt. Anders als die Fluglotsen der DFS, die dem Flugverkehr im kontrollierten Luftraum unter anderem durch Höhen-, Richtungs- und Geschwindigkeitsfreigaben den Flugverlauf vorgeben, hat Maack eine unterstützende Funktion. Ihre Kunden sind überwiegend Privatpiloten und Segelflieger, aber auch Polizei- und Rettungshubschrauber,

die, im Vergleich zum kommerziellen Linienverkehr, in geringen Höhen unterwegs sind und auf Sicht fliegen.

Der zentrale Fluginformationsservice informiert diese nach sogenannten VFR-Regeln (Visual Flight Rules) fliegenden Piloten unter anderem über den umliegenden Flugverkehr, das Wetter und die kontrollierten oder gesperrten Lufträume. Darüber hinaus unterstützen die zFIS-Spezialisten auch mit Empfehlungen zu Flughöhen oder Flugkurs, holen Genehmigungen zum Durchfliegen kontrollierter Lufträume ein oder fragen



am Zielflugplatz nach den aktuellen Wetterbedingungen. Insgesamt elf Sektoren gibt es in Deutschland, die von jeweils einem zFIS-Spezialisten auf einer festgelegten Funkfrequenz betreut werden. Saskia Maack ist für die Sektoren in der nördlichen Hälfte Deutschlands zuständig. Der Bereich deckt Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover und Berlin ab.

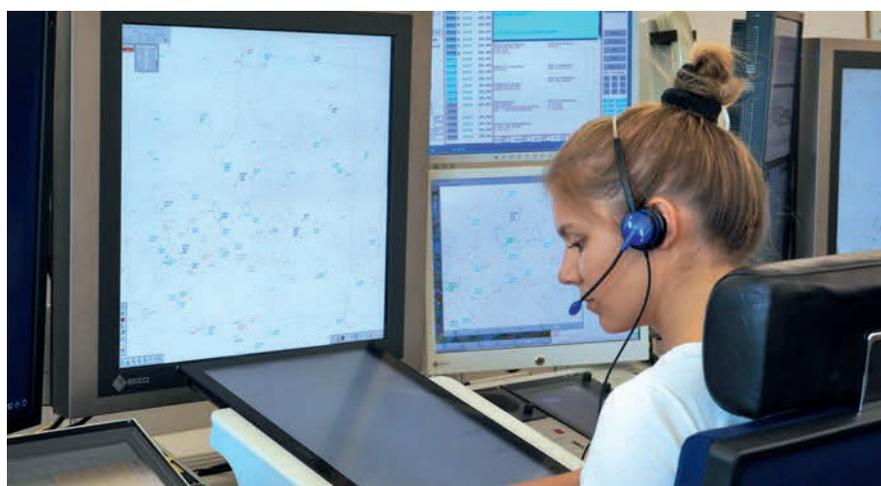
„Wir kommunizieren in festgelegten Sprechgruppen“, sagt Maack. „Das ist so vorgeschrieben und auch sicherer, weil wir so Missverständnisse vermeiden.“ Die Sprechgruppe zum „Initial Call“, zu Deutsch Einleitungsanruf, beinhaltet in der Regel den Namen der Frequenz, das Rufzeichen und ein „Guten Tag“. Letzteres ist nicht nur höflich, sondern signalisiert dem zFIS-Spezialisten, dass der Anrufer neu auf der Frequenz ist. Nachdem der Anruf bestätigt wurde, folgen nochmals das Rufzeichen, der Flugzeugtyp, Start- und Zielflugplatz und die Flughöhe. Mit der Flughöhe gleichen die zFIS-Kollegen die vom Transponder gesendeten Angaben auf ihren Radaranzeigen ab und übermitteln den sogenannten QNH-Wert, mit dem der Höhenmesser auf die umgehenden Druckverhältnisse eingestellt wird. „Es gibt aber auch viele Sonderfälle, die nicht mit den Sprechgruppen übermittelt werden können“, erzählt Maack. „Ich hatte mal den Fall, dass mich ein Flugplatzmitarbeiter anrief, um mir mitzuteilen, dass der Flieger auf meiner Frequenz, der dort zuvor gestartet war, seinen Tankdeckel hat liegen lassen.“ Dem Piloten habe sie dann ganz formlos empfohlen umzukehren und ihn abzuholen. „Auch bei Wetterphänomenen weichen wir mal von den Phraseologien ab und beschreiben das etwas genauer für die Piloten“, sagt sie. Und wenn sie merkt, dass ein Pilot unsicher ist, dann hilft sie

diesem auch beim Sprechfunk: „Bei Anfängern fragen wir halt nochmal nach, wenn sie beim Funkspruch was vergessen haben und beobachten sie etwas genauer.“

Dankesbriefe

Die höchste Priorität für die zFIS-Spezialisten ist die Sicherheit. „Das Wichtigste für uns ist, Piloten bei Problemen zu unterstützen, sodass sie sicher landen können.“ Es kommt aber auch vor, dass sie Piloten ermahnen muss, wenn sich diese nicht an die Vorgaben im Sprechfunk halten: „Gerade wenn sich Piloten nicht an das NATO-Alphabet halten, sondern mit ABCDE buchstabieren, wird es schwierig, weil die Buchstaben über Funk teilweise nicht zu verstehen sind.“ Insgesamt seien der Umgang und die Kommunikation aber freundlich. „Die meisten machen das

und ihre Kollegen viel zu tun. „Wir wissen vorher nicht, wer kommt“, sagt Maack. Im kontrollierten Luftraum, der von den Fluglotsen überwacht wird, kündigen sich die Flieger über im Vorfeld aufgegebene Flugpläne an. Privatpiloten hingegen können auch spontan starten, ohne sich vorher anzumelden. „Wenn am Wochenende und an Feiertagen gutes Wetter ist, wissen wir, dass es anstrengend wird.“ Dann kommt es vor, dass sie auch mal weit über 30 Flieger auf ihrer Frequenz hat, um die sie sich gleichzeitig kümmert. Dazu kommen noch diejenigen, die sich nicht bei zFIS melden, aber in ihrem Sektor unterwegs sind und die sie ebenfalls im Blick behalten muss. „Bei einer solchen Auslastung können wir aber kaum noch einen Service bieten, sondern nur überwachen, dass alle sicher dort ankommen, wo sie hinwollen.“ In solchen verkehrsreichen Zeiten ist Saskia Maack bis zu



Saskia Maack an ihrem Arbeitsplatz im zentralen Fluginformationsservice.

ja zum Spaß, haben gute Laune und bedanken sich für den Service“, sagt sie. Für ihre Dienste erhalten die zFIS-Spezialisten auch mal Postkarten und E-Mails von zufriedenen Kunden.

Der Service von zFIS wird gerne in Anspruch genommen. Vor allem in den Sommermonaten haben sie

drei Stunden am Stück im Einsatz. „In der Zeit ist man voll konzentriert und braucht danach erstmal eine Pause.“

Ihr Arbeitstag ist inklusive vorgeschriebener Pausen achteinhalb Stunden lang. zFIS steht je nach Jahreszeit und Helligkeit von frühestens 6 Uhr morgens bis spätestens

22 Uhr abends zur Verfügung. „Wir arbeiten sozusagen im entschärften Schichtdienst“, sagt sie. Damit meint sie, dass sie auch an Wochenenden im Dienst ist, aber nicht in der Nacht. Der Arbeitsrhythmus von ihr und ihren Kollegen ist in der Regel fünf Tage arbeiten und drei Tage frei.

Saskia Maack hatte sich schon während ihrer Schulzeit bei der DFS als Fluglotsin beworben, war jedoch im Auswahlverfahren ausgeschieden. „Mir hatte das Berufsbild aber gefallen und ich habe mich seitdem sehr für die Luftfahrt interessiert“, sagt sie. Nach einer Internetrecherche ist sie dann auf die Stellenausschreibung zur Flugdatenbearbeiterin aufmerksam geworden und bewarb sich erneut. Bei dem dazugehörigen Auswahlverfahren war sie erfolgreich und startete im Jahr 2012 mit der Ausbildung in der DFS-Akademie.

Fünf Jahre lang war sie dann so genannte FDBlerin, bis sie sich 2017 für die Ausbildung zur zFIS-Spezialistin bewarb. Durch ihre Ausbildung und Berufserfahrung als Flugdatenbearbeiterin hatte sie bereits einschlägige Kenntnisse unter anderem in Flugzeugkunde, Luftfahrt-Englisch, Wetterkunde, Navigation und Radartechnik. „Für das Auswahlverfahren für zFIS waren dann noch Mathe, Reaktions- und Merkfähigkeit wichtig“, sagt Maack. Die Ausbildung zur zFIS-Spezialistin konnte sie mit ihrem Wissen als FDBlerin stark verkürzen.

An ihre erste Schicht im On-the-job-Training, dem praktischen Teil der Ausbildung am Arbeitsplatz, erinnert sich Saskia Maack noch ganz genau: „Das war im Frühdienst um 6 Uhr morgens und ich konnte sehen, wie die ersten Sichtflieger gestartet sind“, erzählt sie. Die Sichtflieger

erkennt sie daran, dass sie auf ihrer Radardarstellung in grün angezeigt werden. „Ich war extrem aufgeregt und dachte, ‚Gleich ruft jemand rein und ich muss irgendwie antworten.‘“ Der erste Funkspruch sei sehr zittrig und auch unvollständig gewesen. „Mein Coach sagte mir dann, das sei normal und nach etwa ein, zwei Wochen hatte ich dann mehr Selbstbewusstsein.“ Und auch das erste Mal, als sie allein an Bord saß und ohne ihren Trainer souverän mit den Piloten kommunizieren konnte, hat

sie noch gut in Erinnerung: „Das war schon cool, als ich mit den Piloten sprechen konnte, ohne dass die merken, dass ich noch neu bin.“

Knapp vier Jahre ist sie nun ausgebildete zFIS-Spezialistin und hat großen Spaß an ihrem Job. „Ich mag meine Kollegen und schätze sehr, dass ich mir in meiner Freizeit keine Gedanken um den Job machen muss und einfach abschalten kann.“

— Sven Chamberlain —

Der Weg zum zFIS-Spezialisten:

Das Auswahlverfahren zum zFIS-Spezialisten startet mit einem Telefon-Interview. In diesem geht es um Motivation und um englische Sprachkenntnisse.

Es folgen Tests zur mentalen Leistungsfähigkeit im CBT-Studio der DFS-Akademie: Dabei geht es um Merkfähigkeit, Konzentration, geographische Kenntnisse, Reaktionsgeschwindigkeit und Englisch.

In einem eigens entwickelten Worksample schlüpft der Bewerber schon mal in die Rolle eines zFIS-Spezialisten und muss vor einem Radar-Bildschirm mehreren Fliegern Informationen übermitteln. Im Anschluss findet ein weiteres Interview statt, das von einem zFIS-Supervisor und einem Psychologen begleitet wird.

Voraussetzungen: Mittlerer Bildungsabschluss mit abgeschlossener Berufsausbildung oder Abitur/ Fachhochschulreife

- Sehr gute, aktive Beherrschung der englischen und deutschen Sprache (entsprechend ICAO Language Proficiency Level 4)
- Gute Kenntnisse im Umgang mit modernen Kommunikationsmedien/Datenverarbeitungssystemen (zum Beispiel Grundlagen, Hardware, Bürokommunikation)
- Nachweis körperlicher Tauglichkeit gemäß geltender Richtlinien
- Sicherheitsüberprüfung
- Ausgeprägte Fähigkeiten im Bereich schlussfolgerndes Denken, Konzentration und Wahrnehmungsgeschwindigkeit, Merkfähigkeit
- Sehr gute Fähigkeit zum Verarbeiten mehrerer Informationen gleichzeitig