Herzlichen Glückwunsch !

Sie sind bereits ATPL(A) oder ATPL(H) Inhaber und haben somit einen der aufregendsten und anspruchvollsten „Jobs“ dieser Erde.

Was nun?

Sie haben nun die Möglichkeit, diesen “Job” zu einem anerkannten Beruf zu machen und unter Anerkennung Ihrer Lizenz einen akademischen Titel zu erlangen.

Vorteile:

1. Einkommenssicherheit im Falle eines Lizenzverlustes oder einer Entlassung durch Einsatzmöglichkeiten in Unternehmen am Boden, die Ihnen sonst nicht möglich wären
2. Qualifizierung für leitende Posten/Tätigkeiten in einem Unternehmen (nicht nur in einer Airline)
3. Zugang zu einer akademischen Karriere und Akzeptanz in Bereichen der Forschung und Lehre (z.B. Universitäten)

Willkommen zum Studiengang

Aviation Business

Piloting and Airline Management…

(Kurzform: „Aviation Business Management“)

Technische Daten des Studiengangs

- Verantwortliche Leitung: HTW - Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes
- Projektunterstützung: CAT – Civil Aviation Training Europe im Team mit Professoren und Dozenten der HTW
- Dauer: 8 Semester (nominell, durchführbar in 3-6 Semestern)
- Anerkennung einer JAR ATPL(A) oder (H), dadurch Reduzierung des Studienumfangs um ca. 50%
- Voraussetzung:
  - mindestens Fachhochschulreife
    oder eine als gleichwertig anerkannte Qualifikation
  - Inhaber(in) einer JAR ATPL (A oder H)
    oder CPL/IR mit frozen ATPL (A oder H)
- Ausbildungstyp: Weiterbildung (steuerlich absetzbar) durch Fernstudium mit Betreuung durch die Professoren/Dozenten
- Module: ca. 23 (je nach Wahlfächern)
- Preis: 15.120 Euro, zahlbar in maximal 8 Raten à 1.890 Euro
- Abschluss: Bachelor of Science

Ablauf:

1. Einschreibung an der HTW (Details sieh FAQs))
2. Begrüßungstag zu Beginn des Studiums mit detaillierter Erläuterung des Ablaufs, Vorstellung und Handhabung der Courseware, etc. Dieser Tag kann auch per Videokonferenz besucht werden, bzw. später in den Aufzeichnungen angesehen werden.
3. Fernstudium
   Durcharbeitung der Module (siehe nachfolgende Seiten)
4. Ein bis zwei Präsenztage (Seminarvorlesung am Ende eines Semesters, ausgerichtet an den Wünschen/Themen der Studierenden, mindestens ein Tag pro Modul), kann per Videokonferenz / Download der Videoaufzeichnung durchgeführt werden
5. Individuelle schriftliche / mündliche Klausur an einem Ort in Ihrer Nähe (Hochschule, Flugschule, etc)
6. Nach Bestehen sämtlicher Module:
   Erstellung der Bachelor-Arbeit (Thesis) und deren Vortrag (genannt „Verteidigung“)
7. Erhalt der Bachelor-Urkunde nach Bestehen der Bachelor-Thesis

© 2014 Civil Aviation Training

Inhalte

Der Studiengang beinhaltet folgende Modulgruppen:

Modul-Nr.	Module
1	**Allgemeine Kompetenz / General Competence**
ABBW11	Standardsoftware und Wissenschaftliches Arbeiten / Standard Software and Academic Writing
ABBW12	Gesundheitsmanagement / Health Management
ABBW13	International Business Communication / International Business Communication
2	**Technische Kompetenz / Engineering Competence**
ABBW21	Mathematik / Mathematics
ABBW22	Statistik / Statistics
ABBW23	Werkstofftechnik & Physik / Material Science & Physics
ABBW24	Messtechnik, Antriebstechnik & Zelltechnik / Measurement, Engine & Airframe
ABBW25	Wartung und Instandhaltung & Technische Dokumentation / Maintenance Procedures & Documentation
3	**Betriebswirtschaftliche Kompetenz / Business Competence**
ABBW31	Grundlagen der Ökonomie / Fundamentals of Management and Economics
ABBW32	Rechnungswesen / Accounting
ABBW33	Investition, Finanzierung & Controlling / Investment, Financial Management & Controlling
4	**Organisation, Personal & Recht / Organisation, Human Resources & Law**
ABBW41	Organisation & Personalmanagement / Organisation & Human Resources Management
ABBW42	Arbeits- und Wirtschaftsrecht / Labour and Economic Law
5	**Logistik (Bodendienste) & Luftverkehrsmanagement / Logistics (Ground Operations) & Aviation Management**
ABBW51	Allgemeine Logistik & Beschaffungslogistik / General Logistics & Procurement Logistics
ABBW52	Fracht- und Passagierabfertigung & Fracht- und Passagierverkehr / Freight Handling and Passengers Handling & Freight Traffic and Passengers Traffic
ABBW53	Operations Research / Operations Research
ABBW54	Organisatorischer Aufbau einer Airline
6	**Aviatische Kompetenz / Aviation Competence**
ABBW61-ABBW611	*Mit dem Besitz des ATPL bereits abgeleistet*
7	**Wahlpflichtfächer / Electives**
ABBW7x	Wahlpflichtmodule/ Electives
8	**Praxisphase & Bachelor Arbeit / Practical Flying & Bachelor Thesis**
ABBW81-ABBW84	*Mit dem Besitz des ATPL bereits abgeleistet*
ABBW85	Bachelor-Thesis

Modulaufteilung auf die Semester

(hier sind jetzt nur noch die für ATPL Inhaber relevanten Module aufgezeigt)

Semester 1

Modul	Bezeichnung	Autor / Dozent
ABBW11a	Wissenschaftliches Arbeiten	Prof. Dr. Stefan Georg
ABBW11b	Standardsoftware	Dipl. Ing. Oliver Fourman
ABBW12	Gesundheitsmanagement	Prof. Dr. Quast
ABBW21	Mathematik	Prof. Dr. Susan Pulham
ABBW31	Grundlagen der Ökonomie	Prof. Dr. Petra Garnjost

Semester 2

Modul	Bezeichnung	Autor / Dozent
ABBW22	Statistik	Prof. Dr. Susan Pulham
ABBW23a	Werkstofftechnik	Prof. Dr. Calles
ABBW23b	Physik	Prof. Dr. Friedrich

Semester 3

Modul	Bezeichnung	Autor / Dozent
ABBW24	Messtechnik, Antriebs- und Zelltechnik	Dr.-Ing. Tobias Scheuermann
ABBW32	Rechnungswesen	Prof. Willi Hauser
ABBW51a	Allgemeine Logistik	Prof. Willi Hauser
ABBW51b	Beschaffungslogistik	Prof. Dr. Joachim Klein

Semester 4

Modul	Bezeichnung	Autor / Dozent
ABBW25	Wartung und Instandhaltung	Dipl.-Ing. Thomas Redder
ABBW33a	Investition/Finanzierung	Prof. Dr. Andy Junker
ABBW33b	Controlling	Prof. Dr. Stefan Georg
ABBW42	Arbeits- und Wirtschaftsrecht	RA Oliver Graj, Lehrbeauftragter

Semester 5

Modul	Bezeichnung	Autor / Dozent
ABBW41	Personalmanagement & Organisation	Prof. Dr. Petra Garnjost
ABBW52	Fracht- und Passagierabfertigung	Prof. Dr. Joachim Klein
ABBW53	Operations Research	Prof. Dr. Susan Pulham
ABBW54	Organisatorischer Aufbau einer Airline	Prof. Dr. Joachim Klein

Semester 6

Modul	Bezeichnung	Autor / Dozent
ABBW13	International Business Communication	Prof Dr. Thomas Tinnefeld
ABBW7x	Wahlpflichtfächer / Electives	n.n.
ABBW85	Bachelor Thesis	

Die Courseware

Sie besteht aus den folgenden Elementen

1. Gedruckte Lernunterlagen

Diese Papierversion im 4-Farbdruck stellt die Basis des Fernlehrgangs dar. Hier wurden die modernsten Anforderungen an Lernunterlagen berücksichtigt (Schriftart, Textbreite, Seitenlayout, Lernziele, Zusammenfassungen, Übungsaufgaben etc).
Pro Modul sind es ca. 200-350 einseitig (!) gedruckte Seiten.
Siehe auch Beispiele am Ende dieser Broschüre.

2. eBooks

eBooks

Diese Books enthalten die elektronische Form der gedruckten Lernunterlagen. Somit können Sie auf Reisen oder im Urlaub lernen, ohne die Ordner mitnehmen zu müssen. Ein weiterer Vorteil ist die fachübergreifende Suchmöglichkeit nach Begriffen, die man nachschlagen möchte.
Sie sind auf PC, MAC und IPAD verwendbar und können per CD oder Download aufgespielt werden.

Die eBooks sind verschlüsselt und nicht druckbar.

3 Examination Tool - Online Trainer

Im Verlauf eines Moduls, jedoch spätestens an dessen Ende kann man online Übungsaufgaben über unseren Examination Tool im Online Trainer Modus durchführen (nicht zu verwechseln mit der offiziellen Klausur).

Erläuterung der Lernmethode „Blended Learning“

Blended Learning (gemischtes Lernen) nennt sich die Mischung aus einem Fernlehrgang gepaart mit Betreuung durch Autoren/Dozenten und Präsenzphasen. Studien haben ergeben, dass dies die beste, effektivste Lernmethode ist. Selbst große Universitäten gehen weltweit zu dieser Methode über und betreuen bis zu 12.000 Studenten pro Universität und Jahr!

Blended Learning ist nachweislich die beste Lernmethode

Vorteile eines Fernlehrgangs

- Individuelle Anpassung des Lernrhythmus an den persönlichen Rhythmus (mancher lernt lieber nachts, der andere früh morgens ...).
- Flexible Zeiteinteilung.
- Eigene Lerngeschwindigkeit kann genutzt werden (man wird nicht gebremst bzw. gehetzt durch andere).
- Keine Unterbringungskosten (Lernen zu Hause, im Hotel, im Layover).
- Kein sozialer Druck (man hat es nicht verstanden, traut sich aber nicht zu fragen wegen Gesichtsverlust).
- Kein Wettbewerbsdruck ("die anderen scheinen das schon verstanden zu haben bzw. kommen schneller voran als ich").

Vorteile Präsenzphase

- Tutor steht unmittelbar für Fragen zur Verfügung.
- Komplexe Zusammenhänge können direkt entwickelt werden (man sieht z.B. wie sich ein komplexer Bildaufbau an dem Drawboard entwickelt)

Blended Learning an der HTW durch CAT Europe

Wie wird dieses Konzept nun bei CAT Europe verwirklicht?

Unser System besteht aus

- einem Fernlehrgang (Ordner, eBooks, Online Systeme)
- Betreuung durch die Autoren / Professoren vom ersten Tag an per E-Mail bzw. Telefon
- Integration des Internets für die Kommunikation unter den Teilnehmern und Durchführung von Zwischen- und Abschlußprüfungen online.

FAQs

Muss der ATPL gültig sein?

Nein, auch ein abgelaufener ATPL zählt. Wichtig ist, dass man jemals einen JAA ATPL besessen hat. Die früheren (pre JAA) LuftPersV ATPLs zählen nur in Verbindung mir der Langstreckenflugberechtigung.

Kann es auch ein FAA ATPL sein?

Leider nicht, da nur die Theorieinhalte einer JAA / EASA Lizenz anerkannt werden können.

Wieso sind 8 Semester angesetzt, wenn mir doch ca. 50% des Studiums durch den ATPL angerechnet werden?

Bei der Festlegung auf 8 Semester geht man davon aus, dass dieses Studium neben einer beruflichen Tätigkeit durchgeführt wird und man 15 h Lernzeit pro Woche aufwendet. Dadurch wurde die Arbeitsbelastung pro Semester reduziert. Wir halten also über einen Zeitraum von 8 Semestern die gesamte Infrastruktur für Sie vor.
Es ist aber jedem freigestellt, mehr als die vorgesehenen Module pro Semester zu absolvieren. Im Extremfall können alle Module (ausser der Bachelor Arbeit) in 3 Semestern abgearbeitet werden (Vollzeit Studium).
In der Regel wird man dieses Studium neben der fliegerischen Tätigkeit in 4 Semestern absolvieren können.

Reduziert sich der Preis, wenn ich kürzer studiere?

Leider nein, da Preis auf der gesamten Anzahl der Studienmodule basiert. Wenn Sie die Semestermodule schneller abrufen, müssen Sie diese auch „schneller“ bezahlen.

Sind die Themen für die Bachelor Arbeiten praxisbezogen?

Ja. Bei der Vergabe der Bachelor Arbeiten wählen wir vorzugsweise Themen aus, welche für die luftfahrtaffine Industrie (Airlines, Airports etc) interessant sind.

Wann kann es losgehen?

Vorlesungsbeginn ist jeweils zum Sommer- bzw Wintersemester (April / Oktober eines Jahres) .mit einem Präsenztag zum Kennenlernen und Vorstellung der Courseware, Abläufe, Klärung von organisatorischen Fragen etc.

Muss man die Einschreibefrist einhalten?

Klares Jein ☺. Die Einschreibefrist dient uns zum Festlegen, ob überhaupt ein Studiengang stattfindet (max 10 Teilnehmer) und der Organisation der Infrastruktur (Belegung der Räumlichkeiten, Plattformkapazitäten etc.). Sollten sich in Ausnahmefällen Nachzügler noch anmelden, so sind sie auch willkommen und werden akzeptiert.

Wann liegen die Präsenzphasen, besteht Teilnahmepflicht?

Pro Modul (z.B. „ABBW31 Grundlagen der Ökonomie“) findet eine Präsenzveranstaltung (= 1 Tag) jeweils am Ende eines Semesters statt. Diese Phasen werden zusammengefasst (also nur 1 An- /Abreise) und ergeben maximal 2-3 Tage Vorlesungen vor Ort am Semesterende.
Diese Präsenzveranstaltung dienen der Stoffvertiefung und dem persönlichen Gespräch mit den Professoren und Dozenten und sind ein zusätzliches „Goodie“ für die Studierenden. Es besteht keine Teilnahmepflicht.
Ausserdem wird die Präsenzveranstaltung aufgezeichnet (oder gleich als Videokonferenz mit Aufzeichnung abgehalten), sodaß eine ortsunabhängige Teilnahme bzw. zeitunabhängige Nachbereitung möglich ist.

Wie laufen die Klausuren ab?

Die Klausuren werden auf das jeweilige Semesterende gelegt. Der Zeitpunkt der Klausuren wird zu Beginn der Semesters bekannt gegeben, so dass ca. 2-3 Monate Vorlaufzeit gewährleistet sind für die persönliche Planung (Frei Request). Die Klausuren werden nach Absprache mit Ihnen an Hochschulen, Universitäten oder Flugschulen in Ihrer Nähe gesendet, um Ihnen einen langen Anreiseweg zu ersparen. Die Klausuren werden in der Regel schriftlich sein. Es existieren aber auch mündliche Prüfungen (z.B. in ABBW11b Standardsoftware) über ein Skype ähnliches Hochschulssystem. Diese können Sie dann von zu Hause ablegen.

O.K. ich habe mich entschieden, was muss ich nun tun?

Gehen Sie auf folgenden Link der HTW und laden sich dort den „Zulassungsantrag“ herunter (unter dem „Crew in Uniform“ Bild).
https://www.htw-saarland.de/weiterbildung/aviation-business/index_html

Den Antrag mit den erfoderlichen Anhängen können Sie dann vorab emailen an die auf dem Vordruck angegebenenAdresse: iww@htw-saarland.de.

Falls Sie Fragen haben…

Falls Sie noch irgendwelche Fragen haben, steht Ihnen unser Betreuungsteam zur Verfügung.

Kontaktieren Sie uns entweder per Email: info@cat-europe.com

oder per Telefon: +49-6241-4000-40

jederzeit…

Viel Spaß beim Nachdenken!

Prof. Dr. Susan Pulham
Professorin für Wirtschaftsmathematik
und Statistik an der HTW, Studiengangsleiterin

H.J. Seibert
CEO & Head of Training,
Civil Aviation Training Europe

Nachfolgend finden Sie einige Beispielseiten aus diversen Modulen, um ein “Hands On Feeling“ zu erhalten…

Softwaresysteme aus dem aviatischen Bereich

Abbildung 2: Foto © Cargolux

Übersicht:

- Netzplanungssysteme
- Movementcontrolsysteme
- Maintenanceplanungssysteme
- Crewplanungssysteme
- Flugplanungssysteme
- Verkehrskontrollsysteme

Hinzu kommt noch internationale Kommunikationssoftware, die in dem Aviation-Bereich eingesetzt wird. Hier haben sich beispielsweise Anwendungen von SITA[8] etabliert (siehe Abbildung 3)

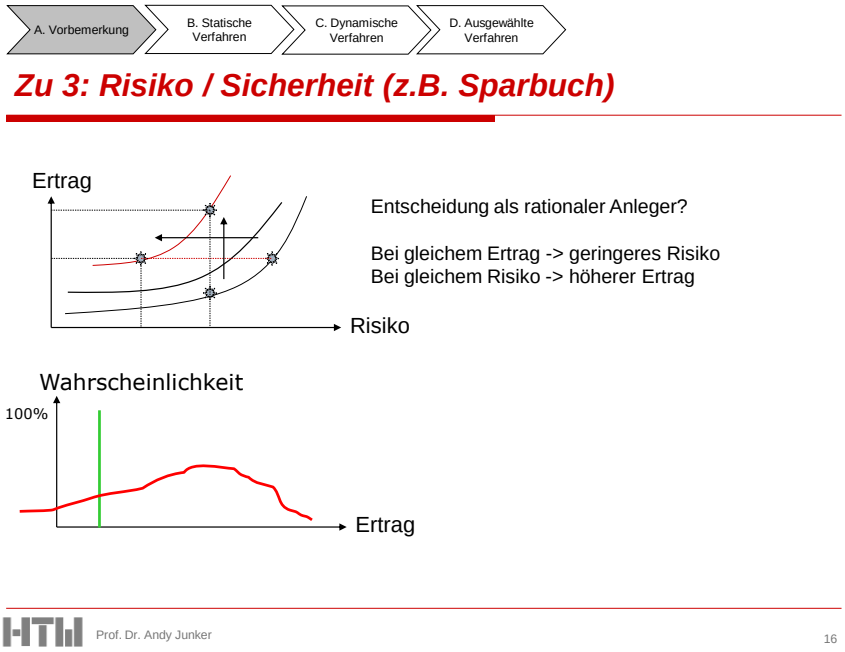
Abbildung 3: SITA Software Solutions / Software Produktportfolio

Quelle: Webseite SITA, März 2010

[8] *http://www.sita.aero*

Misserfolges wirkt sich dagegen negativ auf die Rentabilität aus. Bei entsprechend hohem Verlust aus der Aktion werden die Gewinne aus anderen Aktionen aufgezehrt; der so entstehende Periodenverlust führt zur Verminderung des Eigenkapitals. Die Rentabilität kann also auch negativ werden.

Die in der Abbildung dargestellten Kapitalanlagealternativen A und B weisen hinsichtlich der Erfolgserwartungen unterschiedliche Wahrscheinlichkeitsverteilungen auf. Investitionsprojekt B verspricht eine höhere maximale Rendite; zugleich weist es aber auch ein wesentlich höheres Verlustrisiko auf als Projekt A. Investitionsalternative A ist somit „sicherer" als Alternative B. Um eine Aussage über die Anlageempfehlung zu treffen, müsste man das Risikoprofil des Anlegers kennen.



Das Einzige, was sich mit Sicherheit sagen lässt: Existieren zwei Anlagen mit gleicher Rendite, so wird ein rationaler Anleger immer die Anlage mit dem geringeren Risiko wählen – existieren zwei Anlagen mit gleichem Risiko, so wird ein rationaler Anleger immer die Variante mit der höheren Rendite wählen.

Die Unabhängigkeit

Mit der Zuführung von Eigenkapital ist üblicherweise die Gewährung von Entscheidungs-, Mitsprache-, Stimm- und Kontrollrechten verbunden. Beim Eintritt neuer Gesellschafter werden die Entscheidungsbefugnisse der bisherigen Gesellschafter geschmälert, was als nachteilig empfunden wird.

- Die Körpergröße eines Menschen ist definitiv ein quantitatives Merkmal, da man durchaus an der durchschnittlichen Körpergröße interessiert ist. Ob man es als stetiges oder diskretes Merkmal betrachtet, hängt von der Messgenauigkeit ab. Wenn man „nur“ auf den Zentimeter genau misst, also z. B. 1,72 m; 1,73 m etc. handelt es sich streng genommen um ein diskretes Merkmal, denn zwischen 1,72 m und 1,73 m gibt es keine weitere Merkmalsausprägung mehr. Falls man aber eine (im Prinzip) unendliche Messgenauigkeit unterstellt, kann man das Merkmal auch als stetig auffassen.

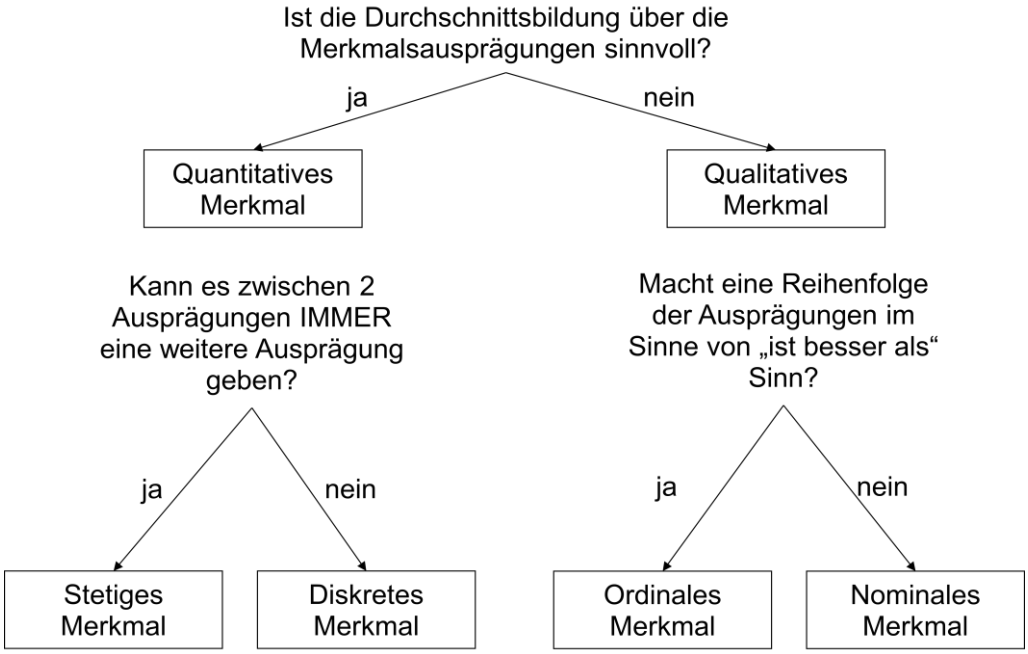
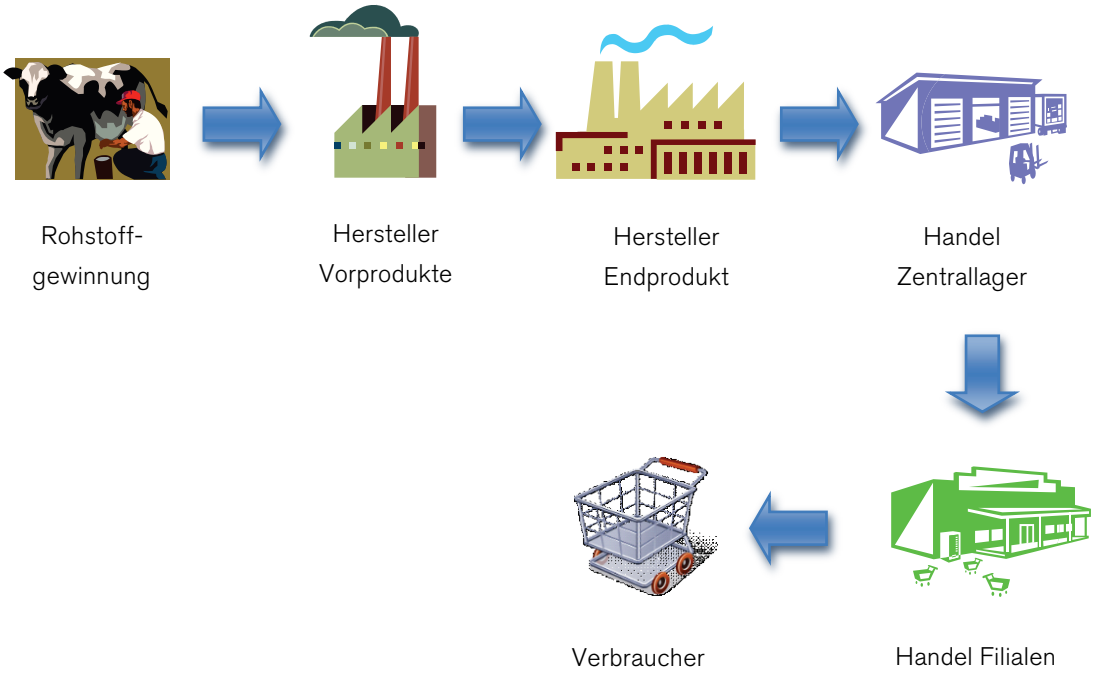


Abbildung 1.1: Klassifizierung von Merkmalen

Zu Aufgabe 1:

Beispiel einer Supply-Chain beim Produkt Käse :



Zu Aufgabe 2:

Dividiert man die insgesamt in Deutschland in einem Jahr transportierte Menge von 4,325 Mrd. Tonnen durch die Gesamtzahl der Bundesbürger (ca. 80 Mio.), so ergibt sich die pro Bundesbürger transportierte Menge von ca.53 Tonnen. Dabei ist zu beachten, dass bis zur Auslieferung des Endproduktes an den Verbraucher oftmals viele Transporte in den vorgelagerten Stufen durchzuführen sind (siehe Beispiel Supply-Chain für Käse).

Die **bedeutendsten Unternehmen in der deutschen Logistikbranche** sind u.a. die Deutsche Bahn (mit den Tochtergesellschaften Schenker, Anterist & Schneider auch im Saarland ansässig), Dachser und andere. Des Weiteren finden sich sehr viele kleine und mittlere Unternehmen in der Logistikbranche.

Bis in die 1980er Jahre gab es Preisvorgaben für Spediteure zum Schutz der Bundesbahn (RKT=Reichskraftwagentarif und GMT=Güternahverkehrstarif); heute jedoch gilt ein freier Leistungs- und Preiswettbewerb, der nur noch in Teilbereichen reglementiert ist, was zu einem starken Verdrängungswettbewerb in der Logistik geführt hat.

2.1.4 Personalkosten

Zu den Personalkosten, die neben den Materialkosten in der Industrie meist die größte Kostengruppe darstellen, zählen:

- **Löhne**
- **Gehälter**
- **Personalnebenkosten**
  (Durchschnitt in der deutschen Industrie 80% auf die direkten Personalkosten)
  Dazu zählen:
  - Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung (Renten-, Kranken-, Pflege-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung)
  - Freiwillige Sozialleistungen (Kantine, Zuschüsse, betriebliche Altersversorgung)
  - Tarifliche Sozialleistungen (Weihnachtsgeld, Urlaubsgeld)
  - Bezahlte Abwesenheitszeiten (Krankheit, Urlaub, Feiertage)

Personalnebenkosten sind die Kosten, denen keine produktive Arbeitsleistung gegenüber steht. Sie werden in der Praxis prozentual auf die leistungsbezogenen Löhne und Gehälter berechnet.

Bei den Gehaltsnebenkosten erfolgt aus Vereinfachungsgründen keine Aufteilung in Anwesenheits- und Ausfallzeiten. Deshalb wird in der Praxis der Gehaltsnebenkostensatz geringer ausgewiesen als der Lohnnebenkostensatz.

Frage: Mit welchen Lohnkosten / Std. muss ein Unternehmen bei folgenden Werten in seiner Kalkulation rechnen?

Bruttostundenlohn Arbeiter	20 €
Lohnnebenkosten 80%	16 €
Gesamte Lohnkosten pro Stunde	36 €

Antwort: Das Unternehmen muss mit Personalkosten von 36 Euro je Std. rechnen.