

Stoffel Aviation GmbH
Erlenstrasse 23, Isikon
CH-8335 Hittnau
+41 79 438 46 29
G +41 44 950 09 00
Fax +41 44 950 09 93
info@stoffelaviation.ch
www.stoffelaviation.ch



Hittnau, 2. Juli 2007

Hints und Tips an Fluglehrer und Flugschüler betreffend praktischer Ausbildung

1. Zeitlicher und operationeller Ablauf einer Schul-/Grundschullektion

Nebst den Kosten für das Flugzeug ist die Instruktionszeit einer der beiden grossen Kostenfaktoren in der fliegerischen Ausbildung. Um die Kosten für die fliegerische Ausbildung gemäss unserem Kostenvoranschlag einzuhalten, muss ab Beginn der Ausbildung sehr effizient mit der Instruktionszeit umgegangen werden.

Verhältnis Instruktionszeit : Blockzeit

- Während den Flügen der Stufe 1 sollte dieses Verhältnis den Faktor 3 nicht überschreiten.
- Ab Stufe 2 dann sollte der Faktor nicht grösser als 2 sein.

Der Flugschüler sollte spätestens Ende Stufe 1, das heisst nach 7 Flügen, imstande sein, die Flugvorbereitung alleine und selbständig durchzuführen:

- *Operational hints* für das entsprechende Flugzeug studieren
- Alle Unterlagen vom AMIE ausdrucken resp. mit den Unterlagen ab www.homebriefing.com auf den Flugplatz kommen
- Info-Wand im C-Büro studieren
- Flugzeug aushangarieren und bereitstellen

Tanken kann der Flugschüler das Flugzeug nur, wenn ihm jemand hilft, dieses vom Hangarvorplatz zur Tankstelle zu ziehen. Wenn ein Flugschüler alle Voraussetzungen dazu erfüllt muss ihm jener Fluglehrer, der den letzten Flug der Stufe 2 mit ihm absolviert, im Flugbuch ‚approved for solo taxi operation‘ eintragen.

Der Fluglehrer

Stoffel Aviation ist vom Konzept ‚ein Flugschüler, ein Fluglehrer‘ abgekommen, weil mit diesem Konzept zuwenig gemeinsame Termine vereinbart werden konnten. Die Unterbrüche zwischen den Ausbildungsterminen wurden für den Schüler zu lange.

Wir arbeiten heute nach dem Konzept ‚ein Flugschüler, mehrere Fluglehrer‘, womit wir in der Regel alle Termine, an welchen der Flugschüler fliegen möchte, mit Fluglehrerkapazität abdecken können.

Dieses Prinzip verlangt, dass die Debriefing-Blätter im Ausbildungssyllabus genau ausgefüllt werden und die Fluglehrer regen Kontakt untereinander pflegen. Jeder Fluglehrer ist nach dem ‚Holprinzip‘ verantwortlich dafür, dass er von seinem Vorgänger Informationen über den Ausbildungsstand, allfällige Besonderheiten usw. Informationen beschafft.

Im kleinen Team hat sich diese Arbeitsweise als hervorragend herausgestellt.

Zeitlicher Ablauf einer Grundschul- oder Weiterbildungslektion

xxxx	vereinbarte <i>meeting time</i> Flugschüler/Fluglehrer
Tage/Stunden vor dem Flug:	Flugschüler bereitet sich auf den Flug vor, indem er die für die nächsten zwei bis drei Flüge im Ausbildungsprogramm aufgeführten Punkte im ‚Grundlagen und Verfahren‘ nachliest, die Flugvorbereitung für Navigationsflüge durchführt und allfällige Fragen notiert. Wenn möglich studiert er über www.homebriefing.com die gemäss 4.Punkte-Briefing, seinem Ausbildungsstand und dem geplanten Flug erforderlichen Unterlagen.
spätestens 45 Minuten vor xxxx	Flugschüler ist auf Platz, beginnt mit Sammeln der Unterlagen aus dem AMIE resp. aufdatieren jener Unterlagen, welche er ab www.homebriefing.com schon mitbrachte, studieren der Infowand (unterhalb FGZO-Flugzeug-schlüsselbrett), Vorbereitung Fluganzeige usw.
15 Minuten vor xxxx	frühestens ab diesem Zeitpunkt darf das Flugzeug reserviert sein, Flugschüler macht Aussencheck, Betankung
xxxx	<i>meeting time</i> Flugschüler-Fluglehrer
xxxx + 10 Minuten	Flugschüler hat das Briefing abgeschlossen, während der nächsten 5 – 10 Minuten geht der Fluglehrer die Ziele und Besonderheiten der bevorstehenden Lektion gemäss ‚Ausbildungsprogramm SwissPSA‘ ein, der Schüler stellt die Fragen, welche nach dem Studium der entsprechenden Punkte im Ordner ‚Grundlagen und Verfahren‘ noch bestehen
xxxx + 20 Minuten	Fluglehrer und Flugschüler sitzen im Flugzeug
xxxx + 30 Minuten	<i>off block time</i>
Nach der Landung	Debriefing, Longbriefing betreffend Thema des nächsten Fluges

2. Briefing/Longbriefing (Grundschulung sowie jegliche Art von Weiterbildung)

Für jeden Schulflug wird ein Briefing durchgeführt, anlässlich dessen der Flugschüler die aktuellen Bedingungen präsentiert und der Fluglehrer allenfalls nachhakt. Alle verfügbaren Unterlagen werden ausgedruckt und auf den Flug mitgenommen. (siehe ‚4 Punkte Briefing‘ unter ‚Ausbildung Docs‘).

Vor dem ersten Flug mit einem Flugschüler, später dann von Zeit zu Zeit, kontrolliert der Fluglehrer Ausweis, *medical*, *class rating* und Flugbuch.

- Keine Soloflüge ohne gültiges *medical* und gültigen Lehrflugausweis.
- Für Piloten, welche schon einmal einen Ausweis hatten (*expired class rating*) und welche ein Training zum Wiedererwerb eines *class ratings* benötigen: keine Trainingsflüge ohne gültiges *medical*.

Das ‚4 Punkte Briefing‘ gehört zum Briefing jedes Piloten von Stoffel Flugzeugen. Zusätzlich dazu kommt auf Schulflügen ein weiterer Briefingpunkt:

- Flugprogramm gemäss Ausbildungssyllabus

3. Lernflugausweis

Gemäss dem heute noch gültigen RFP können gewisse Flüge vor dem Erhalt eines Lernflugausweises absolviert werden. RFP Art. 42 sagt folgendes:

Ausweise für Flugpersonal (RFP)

748.222.1

Art. 42

II. Vorprüfung Zur Feststellung der Eignung kann der Lehrer den Bewerber, sofern die Erfordernisse nach Artikel 3 erfüllt sind, folgende Übungen im Rahmen einer Schule ausführen lassen:⁷²

- a. höchstens 20 Flüge am Doppelsteuer mit einem Flugzeug, Segelflugzeug oder Motorsegler;

Schweizweit wird dieser Artikel 42 so ausgelegt, als dass man mit jedem Flugschüler oder Schnupperfluginteressenten 20 Flüge, d.h. 20 Landungen absolvieren kann. Stoffel Aviation erlitt im November 2004 während eines Schulfluges der Stufe 1 einen Schadenfall. Dieser Fall entstand, weil ein Fluglehrer seinen Schüler auf einem der ersten Flüge bis kurz vor das Hangartor rollen liess und dann von der Tatsache überrascht wurde, dass der Schüler die Bremspedale nicht betätigte. Das Flugzeug rollte ins Hangartor.

Der entstandene Schaden an Motor, Propeller, Motoraufhängung und Hangartor betrug über 30'000sFr, das Flugzeug wurde von der Versicherung als Totalschaden deklariert. Weil der Flugschüler noch nicht im Besitze des Lernausweises war entstand mit der Versicherung ein Disput über die Frage, ob diese den Schaden übernehmen müsse. Schlussendlich wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden.

Lehren aus diesem Fall:

- Flugschüler frühzeitig die administrativen Belange der Bestellung des Lernausweises angehen lassen (*medical*, Auszug Zentralstrafregister, Gesuch um Erteilung eines Lernausweises)
- Im Zweifelsfalle den Schüler auf dem rechten Sitz Platz nehmen lassen
- Grundsätzlich weder mit erfahrenen Piloten noch mit Grundschulern im 90°-Winkel nahe an ein Hindernis rollen. Vorbereitet sein auf unerwartete Reaktionen des Schülers, Fluglehrer hat seine Hand am Mixture, um im Notfall diesen sofort zu ziehen.

4. Ausbildungssyllabus / *Variant training* Programm

Über die ‚Download‘-Funktion der Stoffel-Internetseite können diverse Ausbildungsunterlagen heruntergeladen werden. Diese ergänzen den PPL-Ausbildungssyllabus resp. dienen als verbindlicher Leitfaden für Differenz- und Varianten Trainings auf unseren Flugzeugen.

Folgende Dokumente sind zurzeit verfügbar:

PPL Grundausbildung

PPL Stufe 1 und 2 sim Volten
 PPL Stufe 2 Departure und Approach Briefing
 PPL Stufe 5 Aufträge
 PPL Stufe 7 Aufträge
 PPL Stufe 7 Checkliste
 PPL Stufe 8 und 9 Übungen
 PPL Stufe 9 *knowhow*
 PPL Stufe 9 Übungen
 Nav Flugplan A5
 4 Punkte Briefing
 Departure & Approach-Briefing

Jodel Varianten Training Programm

Jahrescheckflug/JAR *Trainingflight* (zur Revalidierung des *class rating* SEP(L))

5. Flugzeugreservierung für Schulflüge

Flugzeugreservierungen sollten grundsätzlich durch den Schüler vorgenommen werden. Er macht so auch das ‚Chrüzli‘, mit welchem er das Benutzungsreglement akzeptiert. Zudem lernt er, die Reservationsseite richtig zu bedienen. Lasst eure Schüler die ersten Reservierungen unter eurer Aufsicht an der Station im C-Büro selber machen. Eine richtige vorbereitete Reservation sieht so aus:

HB-SEW Reservation	
Datum	10 . 8 . 2006 Titel 0800-1000 Hugentobler/Gautschi
Beschreibung	Gautschi 079 438 46 29
<input type="button" value="Cancel"/> <input type="button" value="Save"/>	

HB-SEW Reservation Program

Weist eure Schüler darauf hin, sie sollen ihre Eingabe nochmals überprüfen, bevor sie den ‚Save‘-Button anklicken. Nach dem ‚Save‘ muss nochmals auf die Kalenderansicht zurück gewechselt werden, um die Eingabe zu überprüfen (*closed loop!*). Wenn zwei Mieter zur selben Zeit denselben Flieger reservieren, dann ist jener, der den ‚Save‘-Button zuerst angeklickt hat, bei den Einträgen eine Zeile über jenem Piloten eingetragen, welcher den ‚Save‘-Button später angeklickt hat. Der in der oberen Zeile eingetragene Pilot hat somit auch das Recht, den Flieger zu benutzen. Jener Mieter, der weiter unten ist mit seiner Reservation, hat vielleicht nur eine Zehntelssekunde später ‚Save‘ angeklickt, ist jetzt aber nicht berechtigt, das Flugzeug zu benutzen. Solche Fälle sind schon vorgekommen, bitte die Mieter darauf hinweisen.

Es ist wichtig, dass das Feld ‚Beschreibung‘ ausgefüllt wird. Dieses Feld ist nur ersichtlich, wenn in der Kalenderansicht das unterstrichene Datum angeklickt wird. Nur so können Absprachen stattfinden und das Flugzeug kann optimal genutzt werden.

Der Fluglehrer ist dafür verantwortlich, dass das Flugzeug vernünftig reserviert wird und ein realistisches Verhältnis zwischen reservierter Zeit und Flugzeit entsteht.

Als Beispiel sollte bei einer Reservation von ‚0800-1700‘ eine Flugzeit von 3 Stunden resultieren.

6. Was kann ich als Fluglehrer vom Schüler zu Beginn der Ausbildung erwarten?

Grundsätzlich haben Flugschüler in ihrem Verhalten ein Überraschungspotential, welches der Fluglehrer abschätzen muss. Der Fluglehrer muss in den ersten Stufen immer mit unerwarteten Reaktionen des Schülers rechnen.

Häufig auftretende Fehler:

- Schüler gibt Vollgas, obwohl er eigentlich Leerlauf geben will
- Schüler findet die Bremspedale nicht oder bremst brüsk
- der Fluglehrer hält seine Hand ans Steuer, daraufhin lässt der Schüler dieses unvermittelt los, eventuell bei vertrimmtem Flugzeug

Eine klare Kommunikation darüber, ob der Flugschüler oder der Fluglehrer gerade das Flugzeug führt, sollte mit den Worten ‚*my controls*‘, quittiert durch ein ‚*your controls*‘ (oder vice versa), ist unabdingbar.

Handhaltung:

Der Schüler soll seine Hand von oben auf dem Gashebel aufgelegt halten und diesen nicht ganz umfassen. So kann der Fluglehrer die Hand des Flugschülers im Bedarfsfall von unten nach oben wegschlagen und das Gas selber bedienen.

7. Funkbedienung

Es gilt als Stoffel Aviation Grundsatz, dass der Flugschüler so früh als möglich alle zum Flug gehörenden Arbeiten selbständig erledigt, sei es ein- resp. aushangarieren, tanken oder den Funk bedienen. Schon in der Stufe 1 kann man dem Schüler helfen, mit Notizzetteln oder ‚post-it‘ die wenigen Sprüche selber zu machen, die auf unserem AFIS-Flugplatz nötig sind. So verliert der Schüler schon früh seine ‚Sprechhemmung‘ und gewöhnt sich daran, selber zu melden.

‚Denken, drücken, sprechen, loslassen‘!

Auf der Platzvolte werden grundsätzlich die Leg's ‚*downwind*‘, ‚*base*‘ und ‚*final*‘ gemeldet, dies mit dem Suffix ‚*touch-and-go*‘ oder ‚*full stop*‘. Eine solche Meldung auf dem *downwind* kann somit wie folgt lauten:

- *Hotel Uniform Viktor downwind 30 touch-and-go*
- *Hotel Echo Whiskey right hand downwind 12 full-stop*

Position reporting: fast alle Einflüge in die Speck finden über den Sektor E statt (E wie Echo, kommt von *East*). Die Mühle Balchenstahl, welche den Betonturm für den Einflugpunkt Echo zur Verfügung stellt, kann gemäss dem Fototableau im C-Büro resp. der VAC-Karte aus einem etwa 90° grossen Sektor angefliegen werden. Während Militärflugzeiten fliegen nahezu alle Flugzeuge auf 3000ft über Echo. Damit sich an diesem Ort keine Zusammenstösse ereignen, sollten alle Flugzeuge einige Minuten vor Echo ihre Position und Höhe auf der Speck

Frequenz melden. So können alle Piloten den Himmel gezielt nach allfälligem ‚*conflicting traffic*‘ absuchen und sich nach optischer Erkennung dessen in die Einflugsequenz einordnen.

Beispiele:

- Hotel Uniform Viktor abeam Bärenswil 3500ft inbound via Echo
- Hotel Echo Whiskey Saland 3500ft inbound via Echo

Für die Details des Umganges mit der CTR Dübendorf bitte unter ‚Flight OPS Memo’s‘ das Dokument betreffend Dübendorf herunterladen und studieren.

8. ‚Stufe 4‘

Erster Soloflug

1. Der erste Soloflug sollte nicht als Tagesziel formuliert werden, er ergibt sich wenn alle Faktoren zusammenpassen: fliegerische Fähigkeiten und Fertigkeiten des Kandidaten, Tagesform, Wetter, Tageslichtreserve, Verkehrsverhältnisse usw.
2. unmittelbar vor dem ersten Soloflug muss der Kandidat mindestens eine Serie von 3 Volten am Doppelsteuer ohne jegliche Einflussnahme des Fluglehrers absolvieren. Es muss am selben Tag schon mindestens eine Notlandeübung aus der Volte stattgefunden haben.
3. Der Fluglehrer steigt bei laufendem Motor aus und erteilt mündlich den Flugauftrag für 3-4 Volten, d.h. 2-3 *touch-and-go*’s und eine *full-stop landing*.
4. Erste Soloflüge von Grundschulern dürfen nicht stattfinden, wenn in der Speck gleichzeitig Segelflugbetrieb herrscht.
5. Bei FI(T)’s muss der Überwachungsfluglehrer sein vorheriges ‚ok‘ für den ersten Soloflug geben, zudem muss er beim ersten Schüler/ersten Soloflug unter Überwachung des FI(T) anwesend sein.
6. Der Fluglehrer nimmt einen Standort ein, an dem er nicht von Dritten abgelenkt werden kann und macht mittels Handfunkgerät einen *radio-check* mit dem Schüler, bevor dieser startet.
7. Während den Soloflugvolten interveniert der Fluglehrer in der Regel nicht und gibt auch keine Kommentare ab am Funk. Wenn es dem Fluglehrer als nötig erscheint, gibt er am Funk das Kommando ‚*go-around*‘.
8. Ab Mitte Endanflug bis das Flugzeug nach dem *touch-and-go* wieder ca. 100ft hoch ist oder aber nach der Landung die Piste verlassen hat, muss der Fluglehrer den Handfunk direkt am Mund haben, den Finger an der *push-to-talk* Taste, jederzeit bereit für das Kommando ‚*go-around*‘. Das kann dann so aussehen:



9. Der erste Soloflug ist ein besonderes Erlebnis für den Flugschüler. Um dieses verarbeiten zu können, sollten am Tag des ersten Solofluges nach diesem keine weiteren Flüge mehr stattfinden.
10. Vor weiteren Soloflügen an weiteren Tagen muss der Flugschüler jeweils am selben Tag mindestens 3 Volten am Doppelsteuer (sog. Kontrollflüge) durchführen, bevor er wieder alleine fliegt.
11. Die im Ausbildungsprogramm in der Stufe 4 aufgeführten Solo-Flüge sind nicht ausreichend für die Entwicklung bestimmter Fähigkeiten, welche spätestens auf dem Flug 5.2 benötigt werden. Da diese Festigungsphase mit Solovolten auf der Graspiste sehr wichtig ist für den weiteren Verlauf der Ausbildung, müssen nach den 3 Solovolten des ersten Alleinfluges mindestens 4 Serien à 6 Solovolten geflogen werden, damit die Stufe 4 als abgeschlossen gilt.
12. Wenn das Wort ‚Schneefall‘ in der allgemeinen Flugwetterprognose für die Alpen-nordseite vorkommt, dürfen keine Soloflüge stattfinden.
13. Für die Navigationsflüge allein an Bord hat der Fluglehrer die Flugvorbereitung gemäss der Checkliste ‚PPL Stufe 7 Checkliste‘ zu überprüfen und den Flugauftrag im Flugbuch des Schülers zu bestätigen. Der Schüler muss das Flugbuch auf allen Solo-Navigationsflügen mitführen. Die Checkliste wird nach der Flugbesprechung vom Flugschüler unterschrieben. Sie kann vom Fluglehrer nach erfolgreichem Abschluss des Fluges entsorgt werden.
14. Bei den Solo-Navigationsflügen der Stufe 7 darf der Fluglehrer den Flugplatz nach den Kontrollvolten verlassen, muss sich aber in der Gegend aufhalten (Radius 15km), um die Wetterentwicklung verfolgen zu können. Der Fluglehrer muss telefonisch erreichbar sein.
15. Soloflüge ohne vorherigen Kontrollflug am Doppelsteuer am Tag des Fluges dürfen erst durchgeführt werden, wenn alle Flüge der Stufe 7 mit Ausnahme des 270km-Solonavigationsfluges abgeschlossen sind. Mit anderen Worten: wenn der Flugschüler auf seinen 270km-Navigationsflug geht, ist dies der erste Tag in seiner fliegerischen Ausbildung, an dem er alleine fliegt, ohne zuvor am selben Tag einen Kontrollflug mit dem Fluglehrer gemacht zu haben. Ausnahme: hat der Flugschüler am Tag vor einem geplanten Solo-Navigationsflug in der Speck oder auswärts Alleinflüge mit mindestens drei Landungen absolviert, dann darf er am darauffolgenden Tag ohne vorausgehenden Kontrollflug alleine fliegen.
16. Soloflüge von Piloten, welche nicht Grundschüler sind, d.h. Variant- oder Difference-Training, Erneuerung abgelaufener SEP(L), Vorbereitung auf Skilltest im Hinblick auf Erwerb JAR-FCP PPL für Träger ausländischer Ausweise: Die Punkte 8.3, 8.4, 8.5, 8.9, 8.11, 8.13, 8.14 und 8.15 sind nicht anwendbar für solche Ausbildungen. Solche Flugschüler dürfen also auch bei Segelflugbetrieb solo fliegen, dürfen auf ihrem ersten Soloflug auf Jodel mehr als 3 Landungen machen und auch mehr als eine Serie Volten machen. Die Reihenfolge der Ausbildung (Ausbildungsaufbau) gemäss Programm für Variant- und Difference-Training muss eingehalten werden.

9. Einhaltung des PPL-Ausbildungssyllabus / Variant- und Difference-Training

Dieser Syllabus ist strikte einzuhalten, insbesondere bezüglich Reihenfolge. Änderungen in der Reihenfolge der Flüge dürfen höchstens eine Stufe vorausgreifend durchgeführt werden. Beispiel: ein Schüler in der Stufe 6 (d.h. mit abgeschlossener Stufe 5) kann Flüge bis maximal aus der Stufe 7 durchführen, wenn Wettersituation oder organisatorische Erfordernisse dies als zweckmässig erscheinen lassen. Es darf aber nicht sein, dass ein Schüler aus der Stufe 3, nur weil es Winter wird, die Stufen 8 und 9 im Simulator vorholt. Dies entspricht nicht dem durchdachten Aufbau der Ausbildung und kann im weiteren Verlauf der Ausbildung zu Problemen führen.

Bedingung für die Ausbildung der Stufen 8 und 9 auf dem ELITE ist eine abgeschlossene Stufe 6.

10. 270km Flug

Dieser Flug muss gemäss Stoffel Aviation Policy auf zwei Flugplätze führen, auf denen der Kandidat noch nie war. Es dürfen nur die Flugplätze angefliegen werden, welche im Dokument ‚Aufträge Stufe 7‘ aufgeführt sind.

Die Besprechung für den 270km-Flug darf nicht länger als 7 Tage zurückliegen, ansonsten eine Wiederholung der Besprechung nötig ist. Weitere Details und Weisungen unter ‚Aufträge Stufe 7‘.

Simulator

Die Stufen 8 und 9 können mit Ausnahme des letzten Fluges (9.6) auf dem ‚Elite 5 Pro‘ der FGZO absolviert werden. Dieses Übungsgerät ist seit dem 30.6.2005 nicht mehr BAZL-approved (*grandfather-rights expired*). Die darauf absolvierten Stunden sollten aber trotzdem hinten im Flugbuch unter ‚FTD‘ eingetragen werden, wobei anstatt der CH-Nummer der Bewilligung neu ‚N/A‘ eingetragen wird. Die auf dem ELITE absolvierten Stunden sind nicht mehr anrechenbar an die für die PPL-Ausbildung erforderlichen 45 Stunden. Empfiehlt euren Schülern, ein 10- oder 20-Stunden Paket zu kaufen. Mit einem 20h-Paket sind sie in der Regel gut beraten und können so auch einige Solo-Übungen absolvieren.

11. Genaues Einhalten von Volten

In der Speck haben wir das Fototableau im C-Büro, auf dem alle Volten und Einflugwege eingetragen sind. Als ‚home-based‘ Piloten müssen wir diese Volte auf den Meter genau so fliegen, wie sie auf diesem Fototableau publiziert ist.

Für Flüge auf Plätze ausserhalb der Speck muss die VAC-Karte aus dem AIP genau studiert werden, mögliche geographische Richtpunkte sollten beim Studium der VAC-Karte erkannt werden.

Einige Flugplätze wie z.B. Grenchen, Yverdon und Birrfeld, publizieren heute spezielle Karten für VFR-Piloten, damit diese die Volten besser einhalten können und die neuralgischen Punkte kennen. Diese detaillierten Karten können unter ‚Flight OPS Memo’s‘ heruntergeladen werden.

12. Allgemeines

Nur wenn wir unsere Arbeit als Fluglehrer sehr gut machen, haben wir eine Chance, auch in einigen Jahren noch zu bestehen. Ein einziger Flugschüler, welcher über uns öffentlich lästert oder eine schlechte Referenz abgibt, kann einen über Jahre aufgebauten guten Ruf ruinieren.

Was ich **nicht** will in der Ausbildung bei Stoffel Aviation:

- Briefing/Debriefing im Restaurant mit laufender Instruktionszeit: Grundsätzlich kann keine Instruktionszeit erhoben werden für die Zeit im Restaurant, unabhängig davon ob dort vom Fliegen gesprochen wird oder nicht! Bei Kaffee und Nussgipfel ist Pause, aber keine Instruktion. Ich will eine klare Trennung zwischen Instruktion und Pause. **Restaurantaufenthalte sind immer Pause** und müssen als solche auf der Instruktionszeitabrechnung ersichtlich sein.

- Der Fluglehrer hat einen Termin auf einem anderen Flugplatz und verbindet dies mit einem Schulflug auf Kosten des Schülers: dies ist eine unakzeptable Verquickung von Interessen. Wenn ich das Flugzeug z.B. nach Samedan fliegen muss, weil dort ein Anlass stattfindet, an welchem ich teilnehmen möchte, dann verrechne ich dem von mir eingeladenen Flugschüler (er darf links sitzen, fliegen, *voicen* usw.) weder Flugzeit noch Instruktionszeit. Auch wenn ich nach Bern in's Büro muss, dann fliege ich entweder alleine (und muss somit auch die Flugkosten berappen) oder ich lade einen Flugschüler ein, damit er einmal etwas *'enroute'* fliegen kann. In diesem Fall entstehen dem Flugschüler weder Flugzeug- noch Instruktionskosten. Beide Fälle sind bei mir vorgekommen. Eine ehrliche, transparente Abhandlung solcher Fälle spricht für die Flugschule und den Fluglehrer!
- Schulflüge während *'reserve duty'*: nicht toleriert. Wenn der Fluglehrer unvermittelt zu einem Einsatz einberufen wird, ist das Flugzeug blockiert, der Flugschüler möglicherweise schon unterwegs auf den Flugplatz usw. Zudem gibt das *'duty time'*-Probleme, Schulung gilt bei uns als Flugdienstzeit. Solche Vorkommnisse will ich in der Flugschule der Stoffel Aviation nicht! Wer keine Freizeit für seine Tätigkeit als Fluglehrer opfern will, der kann nicht seine für ein anderes Unternehmen geleistete und bezahlte Zeit seinem Flugschüler nochmals verkaufen. In solchen Fällen würden der Flugschüler sowie der Flugzeugvermieter die Risiken einer Absage tragen, was nicht sein kann. Ein guter Ruf ist mit solchen Vorkommnissen rasch ruiniert.
- Die Bedürfnisse des Flugschülers kommen immer vor den Bedürfnissen des Fluglehrers!

Mit Fliegergruss



Martin Gautschi