

# Richtlinien für Flugschüler der PSA/FGZO

Zusätzliche Informationen zu den operationelle Hinweisen im Ordner ‚PPL Ausbildungsprogramm‘ Seiten O1 – O9.

FI = Fluglehrer, FS = Flugschüler

## 1. Organisation

Grundsätzlich wird ein FS einem FI - Mentor zugeteilt. Dieser ist verantwortlich für dessen Ausbildungsverlauf, für die Kontrolle/Überwachung der Gültigkeit der Lizenzen und ist genereller Ansprechpartner für alle Anliegen. Die ersten Flugstunden – bis mindestens zum Soloflug werden im Sinne eines Angewöhnens möglichst von diesem FI selber unterrichtet. Danach kann der FS auch gemeinsam mit anderen FI geschult werden. Wichtig: genaues Nachführen der Briefingblätter im Ordner und eine enge Kommunikation unter den beteiligten FIs und dem Flugschüler. Vorteil diese Systems: Überwachung und Betreuung durch einen FI (Mentor) möglich, kein Ausfall von Stunden weil der FI nicht da ist.

## 2. Generelles

Vom Flugschüler wird korrektes Benehmen, gute Vorbereitungen, Pünktlichkeit und ein voller Einsatz erwartet. Es soll eine kollegiale, gute Atmosphäre herrschen.

Die Ausbildung richtet sich streng nach den Ausführungen im Ordner Grundlagen und Verfahren‘ und kleinen Ordner ‚PPL Ausbildungsprogramm‘. Zusätzlich werden die Operating Procedures\*, Checkliste\*, Expanded Checkliste\* und die Briefing Checkliste\* konsequent angewendet. Diese werden ab initio so geübt bis sie automatisiert sind. Callouts gemäss Vorgaben, auch bei Lageänderungen: Bp: pitch/power/trim..

Die im Ausbildungsprogramm angegebenen Toleranzen sollen möglichst früh erreicht und beibehalten werden. Die Toleranzen sind auf Seite O7 aufgeführt.

## 3. Voice

Es wird von allen Schülern eine vollständige und korrekte Voice verlangt. Was auf unserem Flugplatz gilt, wird später auch auf anderen Plätzen angewendet! Eine gute Sprechkultur zeigt Ernsthaftigkeit und Professionalität.

## 4. Vorbereitung des FS

Der FS bereitet sich für das Briefing vor dem verabredeten Termin mit dem FI vor (unbedingt beachten: ‚Zeitlicher Ablauf einer Fluglektion‘\*)

Unterlagen im Ordner werden zuhause studiert, AMIE zuhause oder vor Ort benutzt (Blätter kopiert und bearbeitet), Flugzeug betankt, Preflight Check erledigt, Flugbuch kontrolliert.

Der Preflight Check beginnt mit der Kontrolle im Cockpit. Anschliessend soll in einem Rundgang ums Flugzeug - gemäss Vorgaben des Herstellers- der Aussencheck gemacht werden. Mehrfaches ums Flugzeug ‚rennen‘ ist zu vermeiden.

Ca. 20 Min vor dem Briefing mit dem FI ist das Flugzeug reserviert. Das Briefing wird immer mit der Briefing Checkliste durchgeführt!

## 5. Selbständigkeit des FS

- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| - Einführung ins AMIE :                   | spätestens:<br>bei Beginn Stufe 2 |
| - Selbständige Vorbereitung des FS:       | ab Stufe 3                        |
| - Erstellen einer Performance Berechnung: | Stufe 4                           |
| - Erstellen der W&B :                     | Stufe 4, 5, für Navflüge jedesmal |

## 6. Kommunikation/Briefings

### Kommunikation

Kommunikation mit dem FI ist wichtig! Sie soll stets für Klarheit sorgen. Dies sowohl bei der Abmachung von Terminen, der Vorbereitung der Lektionen wie auch im Cockpit. Ist etwas unklar – FI fragen.

Die Führung des Flugzeugs wird mit den Worten : my controls / your controls klar abgegrenzt.

### Briefings

Jeder Ausbildungsflug beginnt mit einem Briefing. Ziel ist es, die sich aus der Vorbereitung ergebenden Fragen zu klären und den Flug zu besprechen. Das Briefing wird mit einer Briefing Checkliste durchgeführt.

#### 5.1 Die Briefing Checkliste

Die Briefing Checkliste muss beim Briefing/Debriefing immer benutzt werden! Gewöhnung! Die grau unterlegten Abschnitte sind vom Flugschüler selbständig zu erledigen.

#### 5.1. Briefing / Debriefing

**Briefing:** Der FS soll möglichst früh in der Lage sein den FI selbständig zu briefen. Wenn immer möglich ein persönliches Tagesziel formulieren (Bp: ALT halten). Anstehende Fragen können vor dem Flug beantwortet werden.

**Debriefing:** Der FS soll die wichtigsten Punkte, Sachverhalte beim Gespräch selbständig notieren; ev. zusätzlich Skizzen machen. Wichtig ist die Selbstbeurteilung des FS. Der FI gibt Infos für die nächste Lektion (longbriefing).

#### 5.2. Briefingzeiten

Das Briefing soll an einem ruhigen Ort stattfinden. Kaffeezeit ist keine Briefingzeit, sondern Erholungszeit.

#### 5.3. Departure/Approach Briefing\*

4 Punkte System: Das Briefing lässt sich einfach merken und wird konsequent verlangt.

**Eine gute mentale Vorbereitung auf die Lektionen, gut strukturierte Briefings und eine motivierende Lernatmosphäre sind entscheidend für den Lernerfolg!  
In die Vorbereitung investierte Zeit lohnt sich!**

## 7. Flugzeugreservaton

Der Fluglehrer ist dafür verantwortlich, dass das Verhältnis der Flugzeit und der reservierten Zeit realistisch ist. Eine Reservaton für einen ganzen Tag muss MNM 2h Flugzeit beinhalten.

## 8. Soloflüge

Der FI fliegt vor dem 1.Solo (oder bei Lektionsunterbrüchen vor weiteren Solos) mindestens 3 Circuits mit dem FS.

Beim Solo möglichst Kommentare vermeiden, der FS soll in Ruhe fliegen können.

Der FI und der FS müssen bei Solo Navigationsflügen telefonisch erreichbar sein

(handynummern notieren!)

Navigationsflüge Solo ab Stufe 7: Checkliste für Solonavigationsflüge\* verwenden, vom FI unterschrieben = Flugauftrag. Rechtlich ist der Schüler damit eigenverantwortlicher PIC. Bei jedem Zwischenhalt schickt der FS ein SMS an den FI.

-Ohne Lehrflugausweis und gültiges Medical dürfen keine Soloflüge gemacht werden.

-Wetterbedingungen für Soloflüge siehe Ausbildungsprogramm Seite O3

### **9. Flugprüfungen**

Der Fluglehrer meldet den FS zur Prüfung an. Er lässt vom Schüler die nötigen Prüfungsunterlagen ausfüllen und holt die Unterschrift des CFI ein. Er begleitet den Flugschüler an die Prüfung. Auf Wunsch (mit FS abgesprochen) kann er auch mitfliegen. Er ist bei der Rückkehr von der Prüfung anwesend, nimmt am Debriefing teil.

### **10. Rauchen**

Das Rauchen im Flugzeug ist verboten, ebenso auf dem Abstellplatz und im Hangar.

### **11. Gesundheit und Flugstunden**

Der FS soll keine Lektionen machen wenn er sich krank oder müde fühlt. Unter Einfluss von Alkohol, Betäubungsmittel oder Rauschgift darf nicht geflogen werden. Auch kurzfristige Abmeldungen werden in einem solchen Fall akzeptiert.

### **12. Theorie**

Eine bestandene theoretische Prüfung ist zwei Jahre lang gültig. Massgebend ist das Datum des zuletzt bestandenen Faches.

### **13. Verschiedenes**

- Motor immer warm laufen lassen.
- Immer die volle Pistenlänge ausnutzen.
- Auf dem Taxiway nie ‚rasen‘. 1000 RPM und möglichst ohne Bremsen sind zu empfehlen, 15kt nicht überschreiten
- Die permanente **Luftraumüberwachung** gehört zu den wichtigsten Aufgaben eines Piloten.
- Ein Go Around ist einer unsicheren Landung immer vorzuziehen und zeigt ein gutes Verhalten des verantwortungsvollen Piloten.
- Nach der Landung nach Möglichkeit zuerst etwas ausrollen lassen, dann bremsen.
- Immer auf den am Boden gezeichneten Linien rollen (sofern solche vorhanden sind), keine Abkürzungen machen.

### **14. Anhänge\***

Briefing Checkliste  
Expanded Checklist  
Operating Procedures  
Departure/Approach Briefing  
Zeitlicher Ablauf einer Fluglektion  
Checkliste für Solonavigationsflüge