

Fluglehrerausbildung bei der Swiss Pilot School Association

Nur Fliegen reicht nicht

Wer selber fliegt weiss: ohne Fluglehrer wird man nicht flügge. SkyNews.ch hat zwei Fluglehreranwärter während ihrer Ausbildung bei der Swiss Pilot School Association (SwissPSA) im Birrfeld begleitet. Nach vier Wochen Kurs und bestandener Prüfung geben sie nun ihr Wissen bei der Flubag und MFGZ weiter.

Report Jacqueline Egloff

Von den ersten zaghaften «Flügel schlägen», sprich aviatische Gehversuche, über Fehlmanipulationen, unzählige Circuits, holperige Landungen, via unvergessliches erstes Solo bis hin zum Prüfungstag trägt der Fluglehrer eine grosse Verantwortung, ist sowohl Wissens- und Know-how-Vermittler als auch Trainer und Ansporn. Was Flugnovizen zunächst unverständlich erscheint, wird dank seiner Erklärungen nachvollziehbar und nicht zuletzt amtiert der Fluglehrer auch als «Schutzengel» seiner Privat-Piloten-Lizenz-Anwärter. Wer Fluglehrer (FI) werden möchte, muss nicht nur eine ganze Reihe von Voraussetzungen erfüllen, sondern auch ein Auswahlverfahren durchlaufen und nach einer fordernden Ausbildung das FI-Assessment bestehen. Anlässlich des Fluglehrerkurses der SwissPSA, der in zwei Blöcken im Oktober und November 2017 auf dem Flugplatz Birrfeld stattfand, gewährte Andreas Fischer, Head of Training Swiss PSA, FII, FIE und Kursleiter, SkyNews.ch Einblick in die theoretische und praktische Fluglehrerausbildung. Zusammen mit Franz Mösch, Chief Flight Instructor Swiss PSA, FII & FIE, war er für die Ausbildung und Betreuung der beiden FI-Anwärter, Tom Kreienbühl und Til Koschnick, verantwortlich.

Wer darf Fluglehrer ausbilden?

Nur eine ATO (Approved Training Organization) ist zur Fluglehrerausbildung berechtigt. Es gibt zwei Klassen von Flugschulen, neben der ATO seit kurzem auch die DTO (Declared Training Organization) – eine Flugschule für den Erwerb nicht kommerzieller Lizenzen. Im Gegensatz zur DTO durchläuft eine ATO ein aufwendiges Verfahren für die EASA-Zulassung, welche vom BAZL erteilt wird. Flugschulen unterliegen EASA-Richtlinien, für deren Einhaltung das BAZL besorgt ist. Eine ATO muss diverse Voraussetzungen erfüllen. So müssen



Foto Swiss PSA

etwa personell die Funktionen Head of Training, Chief Flight Instructor, Chief Ground Instructor und Accountable Manager besetzt werden. Bei kleinen Flugschulen können mehrere Funktionen von einem einzelnen Mitarbeitenden abgedeckt werden. ATOs werden zu Kontrollzwecken regelmässigen BAZL-Audits unterzogen. Zu Beginn jährlich, mit der Zeit werden die Intervalle grösser, wenn die Flugschule bei früheren Audits keinen Anlass zu Beanstandungen gab. Die Kontrollbesuche finden mit und ohne vorherige Anmeldung statt, dabei werden flugschulspezifische Aspekte unter die Lupe genommen, so etwa Unterrichtsmaterial, Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts, Zustand der Flugzeuge. Da die EASA vor allem Rahmenbedingungen vorgibt, erarbeiten Flugschulen ihr eigenes Ausbildungsprogramm und -profil.

Andreas Fischer bedauert, dass der frühere «Rote Faden» verloren gegangen ist. Die Swiss-

PSA, welcher sieben Flugschulen angehören, orientiert sich jedoch weiterhin am ursprünglichen hohen Standard, denn auch wenn die EASA-Gesetzgebung weniger verlangt, bedeutet dies gemäss Andreas Fischer nicht, dass eine Flugschule auch weniger leisten sollte. Die PPL wurde insoweit standardisiert, dass heute ein Ausbildungsprogramm vorliegt, das in der Vergangenheit über den Aero-Club erarbeitet wurde. Die meisten Schweizer Flugschulen bilden auf diesem Niveau aus und die Schweiz weist in Sachen PPL-Ausbildung europaweit wahrscheinlich einen der höchsten und einheitlichsten Level auf.

In vier Wochen ausgebildet

Neben geeigneten Ausbildnern – gefragt sind langjährige Erfahrung, also möglichst Fluglehrertätigkeit im Vollpensum, und die Fähigkeit Wissen zu vermitteln – braucht es auch eine



den Skirennen hoch über Bormio (Schneekanonen haben schon die ersten Decken gelegt), geht es zurück ins Birrfeld. Der «Luftfahrtverkehrsverein» hat eine besondere Attraktion am Himmel bereitgestellt: Lenticularis (langgezogene Linsenwolken), schön hintereinander aufgereiht, wie in einem Lehrbuch. So viele Pässe an einem Tag abzuhaken, ist wohl eher eine Ausnahme, aber zu FI-Trainingszwecken perfekt! Die zwei Kandidaten haben ihr Flugprogramm mit Bravour absolviert.

Mit Bravour bestanden

Nach vier ereignisreichen, herausfordernden, aber stets interessanten Wochen steht am 14. November die Fluglehrerprüfung vor der Tür. Sie wird von zwei BAZL-Experten abgenommen und ist in drei Teile unterteilt: Zuerst Theorie – der Kandidat unterrichtet ein vorgegebenes Thema, die Examinier agieren als Schüler und stellen Fragen. Tom Kreienbühl erhielt das Thema Stall, Til Koschnick die Precautionary Landing (vorsorgliche Landung). Der praktische Teil besteht aus zwei Flügen, zunächst die sogenannte Right Hand Seat Qualification und anschliessend der zweite Flug, bei dem der Experte in die Schülerrolle schlüpft und der FI-Kandidat die Funktion des Fluglehrers übernimmt.

Die BAZL-Experten hatten ursprünglich den Kandidaten Bern zur Flugvorbereitung als Landeplatz genannt, entschieden sich am Tag der Prüfung aber spontan für Langenthal um. Weder das etwas launische Wetter, noch die Neuplanung brachten die FI-Kandidaten aus der Ruhe – es durften sich beide über die bestandene Prüfung freuen.

Start mit einem «Götti»

Frischgebackene FI nehmen ihre Tätigkeit an einer Flugschule unter Aufsicht ihres Überwachungsfluglehrers auf. Grundausbildungen, Einweisungen und Checkflüge gehören zum FI-Alltag. Ohne vorgängige Absprache mit dem Überwachungsfluglehrer, darf der FI-Aspirant nicht unterrichten. Der Götti hilft und unterstützt einerseits seinen Schützling, ihm obliegen aber auch Pflichten. So unternimmt er Kontrollflüge sowohl mit seinem FI-Aspiranten als auch mit dessen Schülern und ist zwischendurch auch bei Briefings und Debriefings mit dabei.

Ein neuer FI startet mit null Erfahrung, umso wichtiger sind der Kontakt zu und die Unterstützung von einem erfahrenen Fluglehrer. Mindestens 100 Stunden, abhängig von gewissen Ausbildungselementen, bleibt ein FI-Aspirant unter der Obhut seines Überwachungsfluglehrers und muss einen komplett durchgeführten PPL-Ausbildungszyklus nachweisen. Hat ein Aspirant mehrere Schüler, kommen schnell mal über 100 Stunden zusammen, bis sein erster Schüler an die Prüfung geht.

Für CPL-Ausbildungen muss zuerst genügend Ausbildungserfahrung gesammelt werden, was mindestens 200 Stunden durchgeführten Flugunterricht bedeutet. Anschliessend kann ein FI direkt beim BAZL den entsprechenden Lizenzantrag verlangen.

Alle sechs Jahre muss ein Fluglehrer seine Berechtigung mit einer praktischen Prüfung (Assessment) erneuern und nebenbei gilt es, gleich wie bei allen anderen Piloten, die Lizenzen aufrecht zu erhalten. Zum Weiterbildungsprogramm der Fluglehrer gehören Pflicht-

Refresherkurse. Gesetzlich vorgeschrieben ist alle drei Jahre mindestens ein zweitägiger Refresher, schulintern wird bei fast allen Flugschulen jährlich ein eintägiger Kurs verlangt. Extern bietet der Motorflugverband eine einwöchige Weiterbildung an. Diese wird von den FI als Eigenleistung absolviert und ist nicht gesetzlich vorgeschrieben.

Die Chemie muss stimmen

Andreas Fischer unterrichtet etwa 250 Flugstunden pro Jahr, dies vor allem an Sphair- und Fluglehrerkursen. Seine im Cockpit und für administrative Belange verbrachte Arbeitszeit hält sich in etwa die Waage. Was macht seiner Meinung nach einen guten Fluglehrer aus? Andreas Fischer meint: «Übers Fliegen brauchen wir nicht zu reden, diese Skills sind selbstverständlich Voraussetzung. Aber ein FI sollte in der Lage sein, gut zu erklären und auch etwas auf den Punkt zu bringen. Nicht jeder Flugschüler bringt die gleichen Voraussetzungen mit. Manchmal liegen Welten dazwischen. Da kommt es darauf an, dass man die Sprache desjenigen findet, damit etwas verstanden wird.»

Auch die Chemie zwischen FI und Flugschüler spielt eine wesentliche Rolle, verbringt man doch mindestens die gesetzlich vorgeschriebenen 45 Stunden zusammen im – manchmal engen – Cockpit. Während der Fluglehrerausbildung wird im Bereich Teaching & Learning darauf eingegangen, wie man den zwischenmenschlichen Aspekt mit an Bord nimmt und ihm Rechnung trägt. Allerdings ist es klar, so Andreas Fischer weiter, dass man in den vier Wochen Ausbildung niemanden zum begnadeten Lehrer ausbilden kann. Diese Fähigkeit müssen die Kandidaten von vornerein mitbringen. Deshalb wird schon anlässlich des Entry Tests – welcher auch als Nachweis dient, um beim Bund den Antrag auf finanzielle Unterstützung stellen zu können – versucht abzuklären, ob ein FI-Kandidat wirklich als Lehrer geeignet ist.

Werte der Flugschule vermitteln

Der Test besteht aus einem Interview, einem Theorie- und einem Checkflug. Beim Interview wird versucht herauszuspüren, was ein Kandidat an Motivation und Beweggründen mitbringt, warum er überhaupt Fluglehrer werden will. Grosses Fachwissen und fliegerische Skills alleine reichen nicht aus. Die Fähigkeit auf Menschen einzugehen, sie zu achten und Spass am Unterrichten sind ebenso wichtig. Und selbstverständlich muss auch die Fähigkeit vorhanden sein, etwas erklären zu können. «Wir haben unsere Fluglehrerausbildung

aufwendige Infrastruktur, genügend Flugzeuge verschiedener Typen und ein Theorielokal. Im Birrfeld haben auswärtige Fluglehreranwärter ausserdem die Möglichkeit während des Kurses auf dem Flugplatz ein Zimmer zu beziehen.

In den 1980er/90er-Jahren war das BAZL einzige Ausbildungsinstanz und führte alle Fluglehrerkurse durch. Mit der Einführung von JAR durfte das BAZL wegen seiner Rolle als Aufsichtsbehörde nicht mehr selber ausbilden. Die SwissPSA schlug deshalb vor, die Kurse im bewährten Rahmen fortzuführen und erhielt nach einer Ausschreibung den Auftrag von der Eidgenossenschaft.

Die SwissPSA «BAZL-Fluglehrerkurse» fanden bis 2015 statt, dann wurde der Luftfahrtgesetzartikel 103 betreffend Ausbildungsunterstützung neu formuliert und durch die damit verbundene Änderung der Finanzierungsbestimmungen wurde der bisher durchgeführte Fluglehrerkurs hinfällig. Dauerte eine Fluglehrerausbildung in den 1970er-Jahren zwei Wochen, so waren es in den 1980er/90er-Jahren drei, später gar fünf Wochen. Infolge des überall vorhandenen finanziellen Druckes, mussten die Kurse auf die heutige Dauer von vier Wochen gekürzt werden.

Bund hilft bei der Finanzierung

Die Fluglehrerausbildung kostet heute bei der SwissPSA pauschal 19'600 Franken und muss von den FI-Kandidaten selber finanziert werden. Im Kurspreis inbegriffen sind alle Kurskosten und Gebühren, ebenso Flugzeit und Flugzeugmiete während der Prüfung. Die eigentlichen Prüfungskosten und -gebühren werden vom BAZL separat in Rechnung gestellt. Aufgrund des neuen Artikels 103 kann heute jeder Kandidat beim Bund einen Antrag auf finanzielle Unterstützung stellen. Der Bund zahlt bis zu 50 Prozent an die Ausbildungskosten, sofern die Kandidaten die gestellten Bedingungen erfüllen. Der Betrag muss nicht zurückbezahlt werden.

Wer sich für eine Fluglehrerausbildung bewerben möchte, muss folgende EASA Minimalanforderungen erfüllen: 200 Stunden Flugenerfahrung, davon mindestens 30 Stunden SEP (Single Engine Piston). Weitere Mindestbedingungen sind eine absolvierte theoretische Berufspilotenausbildung (CPL Theorie), ein Navigationsflug über 540 Kilometer als Pilot in Command und zehn Stunden Instrumentenflug. Kandidaten mit einer praktischen CPL und IR Ausbildung und eventuell Kunstflugerfahrung sind im Vorteil. Je mehr ein angehender FI mitbringt, desto grösser sein «Erfahrungsrucksack» bei Ausbildungsbeginn.

Ohne Flugschule im Rücken geht nichts, sagt Andreas Fischer, denn ausserhalb einer

Flugschule könne man nicht als Fluglehrer arbeiten. Flugschulen schlagen geeignete Piloten als FI-Anwärter vor, geben eine Empfehlung ab. Nach Abschluss der Ausbildung bleibt der frischgebackene FI während einer gewissen Periode Aspirant und muss sich quasi seine Sporen abverdienen. Hier kommen die Flugschule und ein Überwachungsfluglehrer, auch Götti genannt, ins Spiel und unterstützen den angehenden FI. Aus der Empfehlung einer Flugschule wird, sofern der Kandidat die Fluglehrerprüfung meistert, im Normalfall auch ein Anstellungsvertrag.

Oft besteht schon im Vorfeld eine Beziehung zwischen FI-Kandidat und Flugschule. Idealerweise hat der angehende FI seine Fluggrundausbildung dort absolviert und seine fliegerische Entwicklung konnte mitverfolgt werden – er wächst also aus den eigenen Reihen heran, kennt die Gepflogenheiten und Werte des Klubs und wird diese später als Fluglehrer im gleichen Sinne weitervermitteln. Der Frauenanteil bei der FI-Ausbildung beträgt nur etwa fünf Prozent. Die meisten zukünftigen FI kommen heute via PPL/CPL zur Fluglehrerausbildung.

125 Stunden Theorie, 30 Praxis

Gemäss EASA liegt die Vorgabe bei 125 Stunden Theorie in verschiedenen Bereichen und 30 Stunden praktische Ausbildung, wovon fünf Stunden in einem zertifizierten Simulator erlaubt sind. Am ersten SwissPSA-Kurstag erhalten die FI-Anwärter umfassende Lehrmittel: den FI-Ausbildungsordner, einen Syllabus, die Ordner Grundlagen & Verfahren und Teaching & Learning, plus die drei Themenhefte Stall & Spin, Alpenmanual und Radionavigation.

Vorträge halten, gehört ebenfalls zum Pensum. Die Kandidaten unterrichten Theorie und lernen gleichzeitig, wie man diese verständlich vermittelt. Auch Briefings und Debriefings gehören zum Lehrplan. Die Kursschwerpunkte liegen bei Einweisung, Familiarisation, Difference Training, Procedures, Basic Training, Abnormals, Notverfahren, Stall und Spin (Strömungsabriss und Trudeln), fliegerische Grenzgebiete, Navigation, Radionavigation, Operation auf verschiedenen Unterlagen (Graspisten), Gebirgsflug (Taktik und Safety), Teaching und Learning, Prüfungstraining und schliesslich dem FI Assessment. Ein volles Programm, das in mancher Hinsicht an den PPL-Unterricht erinnert, aber auf einer viel höheren und anspruchsvolleren Stufe abgehandelt wird.

Die praktische Ausbildung kann – theoretisch – auf nur einem Flugzeugtyp stattfinden. Jedoch bildet die SwissPSA ihre Kandidaten auf möglichst verschiedenen Typen aus, schliesslich unterrichtet ein Fluglehrer im

Alltag auch auf verschiedenen Flugzeugen. Die FI-Kandidaten flogen während des Kurses abwechselungsweise auf DA20 Eclipse, PA-28 TDI Cadet, PA-28 Arrow IV und mit einer T67M Slingsby Firefly. Akroflug gehört zwar nicht zur Ausbildungspflicht, doch können mit einer Kunstflugmaschine gerade im aerodynamischen Grenzbereich Übungen gemacht und Limiten aufgezeigt werden – was mit einem normalen Flugzeug nicht möglich wäre. Simulatorstunden sind bewusst in den SwissPSA Lehrplan integriert, denn bei der PPL-Schulung wird der Fluglehrer später auch im Simulator unterrichten. Bei der praktischen Ausbildung übernimmt der Ausbilder die Rolle des Flugschülers, baut Fehler ein, stellt Fragen, aber demonstriert auch, wie man Schülern praktisch etwas erklärt. Der FI-Kandidat vermittelt seinem «Schüler» vor der Flugstunde die nötige Theorie, bespricht den Flug und den Flugauftrag, korrigiert, demonstriert und erklärt. Im Anschluss an den Flug findet beidseitig ein Debriefing statt.

Trainingsflug ins Gebirge

Unter anderem wurde an einem schönen Novembertag das Fliegen im Gebirge praktisch geübt. Til Koschnick und Tom Kreienbühl haben am frühen Vormittag über Gebirgsflugtheorie referiert und am Vorabend den praktischen Flug vorbereitet. Über ein paar Pässe soll es gehen. Die Piper ist betankt, der Outside Check durchgeführt, die Laune und das Wetter prächtig. Thema des Fluges ist das korrekte Überqueren von Alpenpässen, eine den Umständen angepasste Flugtaktik und natürlich der Sicherheitsaspekt. Andreas Fischer sitzt als «Schüler» links, Tom Kreienbühl fliegt das erste Leg als FI auf dem rechten Sitz. Start im Birrfeld und schon bald nähert sich die Piper den Alpen. Kistenpass, Panixer, Segnas, Strela, Flüela, Ofen und Albulapass – ja, wirklich alle, zum Teil von beiden Seiten an- und überflogen.

Auf die korrekte Überflughöhe achten, den 45-Grad-Winkel, der rechten Talseite entlangfliegen, stets in der Lage sein, noch eine Umkehrkurve zu fliegen. Hätte das noch gereicht, braucht es mehr oder weniger Bank (Querlage)? Frei wie ein Vogel und gekonnt um Gipfel und Kreten kreisen, wenn das nicht Wonne pur ist! Nach diesem Pass-Halbmarathon wird für die Crew ein «Refuelling Stop» in Samedan eingelegt, inklusive Nusstortenverkostung.

Die zweite Hälfte des Halbmarathons bewältigt Til Koschnick auf dem rechten Sitz. Via Umbrail, Passo Resia, Bernina, Passo d'Ur, Passo del Muretto, Splügen und Brnuni – auch diese werden zum Teil beidseitig überflogen – und einem kleinen Ausblick auf die kommen-

so optimiert, dass wir FI so ausbilden, wie wir sie später in der Praxis auch arbeiten sehen möchten. Gute Fluglehrer, welche die Werte vermitteln, für welche unsere Flugschule steht.», erläutert Andreas Fischer. Problemfällen, wenn zum Beispiel Flugschüler den Lehrer wechseln wollen oder von Schwierigkeiten berichten, wird nachgegangen. Es könne mal vorkommen, so Andreas Fischer, dass zwei «Nasen» nicht miteinander auskommen. Vielleicht eine unglückliche Kombination zweier Persönlichkeiten, aber es könne auch grundsätzlich etwas schiefgelaufen sein. Dann müssen entsprechende Konsequenzen gezogen werden. Doch das sei wirklich die Ausnahme, denn im Normalfall laufe es rund.

Wie sehen die Perspektiven für die Zukunft aus? «Die Fluglehrerausbildung selbst wird sich nicht wesentlich verändern. Die Technik hingegen schon, denn es wird mehr Glas-Cockpits geben, das Kartenmaterial wird immer mehr digitalisiert, was zu Anpassungen in der Ausbildung führt, aber grundsätzlich wird nicht anders geflogen werden als heute.»

Hungrig auf den Start

Beide FI bestätigen, dass ihnen der Fluglehrerkurs sehr gut gefallen hat. Sie hätten viel gelernt, Spass gehabt und von guten Lehrern profitiert. Nun sind sie richtig hungrig darauf mit ihrer FI-Tätigkeit zu beginnen: Tom Kreienbühl, Jahrgang 1972, begann mit 16 Jahren mit dem Segelflug, absolvierte anschliessend die FVS (heute Sphair) und flog bis vor einem Jahr auf der Linie. Bereits vor zehn Jahren wollte er die Fluglehrerausbildung in Angriff nehmen, konnte sich jedoch beruflich nicht die dafür nötige Zeit freinehmen. Ausserdem wäre es für ihn als Berufspilot problematisch gewesen, die maximal erlaubte Flugstundenzahl nicht zu überschreiten, wenn er nebenbei noch als Fluglehrer tätig gewesen wäre. Seine Erfahrung und sein Wissen weitergeben zu wollen, haben ihn 2017 zum Fluglehrerkurs motiviert. Ausserdem steht eine berufliche Neuorientierung an: er absolviert an der Pädagogischen Hochschule die Lehrerausbildung, kann sich aber durchaus vorstellen, wieder für eine Airline zu fliegen.

Tom Kreienbühl ist auch als Simulator-Pilot tätig. Dabei dient er den Fluglotsenschülern von Skyguide als Sparringspartner. Er freut sich darauf wieder vermehrt VFR unterwegs zu sein, im Gegensatz zum langjährigen IFR auf der Linie. Rückblickend auf den Fluglehrerkurs meint Tom Kreienbühl: «Das Anspruchsvollste war, richtig zu unterrichten, so dass die Person gegenüber, die ja noch keine fliegerische Erfahrung mitbringt, den Stoff nicht nur aufnehmen, sondern auch verstehen kann.

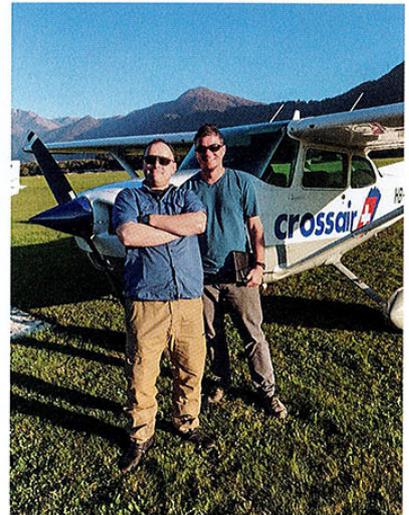
Komplizierte Inhalte auf die Erfahrungsstufe des Schülers herunterbrechen, was nicht immer einfach ist. Besonders in lernpsychologischer Hinsicht durften wir viel erfahren und mit an Bord nehmen. Fliegerisch kam nichts wirklich Neues dazu, der Fokus lag auf richtigem Unterrichten, Erfahrung weitergeben. Und das Wetter machte uns ab und zu einen Strich durch die Rechnung.»

Welches waren die schönsten Momente während des Kurses? «Die Alpeinweisungen. Wir flogen unter erschwerten Bedingungen im Gebirge, so wie wir es nicht mit einem Schüler machen würden, aber dem Fluglehrerprogramm entsprechend, um auch Limiten kennenzulernen. Aber natürlich alles immer mit Safety First», meint Tom Kreienbühl und fährt fort: «Vielleicht verwundert es, dass man in nur vier Wochen Ausbildungszeit zum Fluglehrer werden soll, im Vergleich zur Ausbildungsdauer eines normalen Lehrers oder eines Fahrlehrers. Deshalb braucht es auch von den FI-Anwärtern viel Disziplin, um den geballten Stoff zu verinnerlichen. Wir haben das nötige Rüstzeug für unsere zukünftige Arbeit erhalten. Ich freue mich sehr auf meine Tätigkeit als FI bei der Flubag in Beromünster. Einen Grundschüler, keinen Anfänger, werde ich nächstens übernehmen dürfen. Mein Götti wird mich entsprechend informieren und ich kann dann auf der jetzigen Kenntnisstufe des Schülers weiter aufbauen.»

Leidenschaft weitergeben

Auch Til Koschnick, Jahrgang 1976, trägt den Gedanken Fluglehrer zu werden schon lange mit sich herum. Nach der PPL hat er sich fliegerisch bis zum frohen ATPL weitergebildet. Unterrichten macht ihm Spass, so war auch sein erster IT-Job, Unterricht zu erteilen. Heute arbeitet er hauptberuflich als Informatiker. Nicht nur die Luft, auch das Wasser hat es ihm angetan. Als leidenschaftlicher Hochseesegler verhilft er anderen Segelbegeisterten zur Meerestauglichkeit. Seine Begeisterung fürs Fliegen erfahren Passagiere bei seinen Rundflügen für die Motorfluggruppe Zürich (MFGZ); nun möchte er seine Leidenschaft auch an seine zukünftigen Flugschüler weitergeben. «Das Anspruchsvollste während der FI-Ausbildung war für mich das Rollendenken: jetzt muss ich als FI agieren. Man hat gerade etwas Neues gelernt – die Einweisung auf ein neues Flugzeug – man hat es verinnerlicht und muss jetzt mental den Schalter umlegen und der Experte sein, der das Neugelernte vermittelt.»

Wie lief ein typischer FI-Schulungstag ab? «Wir bekamen nach Unterrichtsschluss jeweils Hausaufgaben. Das konnte ein Thema sein, welches als nächstes auf dem Programm



Läuft es in der Luft gut, so strahlen die Piloten am Boden, links Tom Kreienbühl, rechts Til Koschnick.

stand und in das wir uns einlesen mussten. Oder wir mussten eine Theorielektion, die wir unterrichten sollten, vorbereiten, oder wir mussten einen Flug planen. Der Tagesablauf war zwar nach Lehrplan festgelegt, aber der wurde oft über Bord geworfen, meistens wegen der Wetterlage. Gutes Flugwetter hatte stets Vorrang», erklärt Til Koschnick.

Was wird die grösste Herausforderung beim ersten Flugschüler sein? «Mich wirklich auf die Bedürfnisse des Schülers einzulassen. Die Materie richtig rüberzubringen. Wie takte ich etwas, wann kann ich wie viel zumuten? Aber auch Situationen, die ich noch nicht kenne, wie Fehler des Flugschülers, die es im letzten Moment noch abzufangen gilt. Ich denke, der Kurs hat uns das nötige Know-how vermittelt. Wir mussten ja nicht fliegen lernen, doch haben wir dank der intensiven Flüge sicher noch besser fliegen gelernt. Ich möchte nun gerne loslegen und Erfahrung als FI sammeln. Es gibt sicher noch viel für mich zu lernen. Während des Kurses wurde immer wieder unterstrichen, dass jeder Schüler anders ist, dass keine Situation gleich ist. Es gibt kein Schema F, für jeden Schüler gilt es den richtigen Lernweg zu finden.» Til Koschnick wird bei der MFGZ in Kloten als FI tätig sein. Was löst der Gedanke aus, den ersten Flugschüler auf seinen ersten Soloflug zu schicken? Til Koschnick antwortet: «Ich denke, das wird so spannend wie das erste eigene Solo, vielleicht ist man da als FI sogar noch nervöser. Man gibt ja die Kontrolle ab, hat es nicht mehr in der Hand, steht daneben, kann nur zuschauen, höchstens per Funk Anweisungen geben und hoffen, dass alles gut geht.»