

Verfahren zum Nachweis der Befähigung zur Unterrichtung auf Segelflugzeugen gemäß DVO (EU) 2018/1976, SFCL.360 (a) (2)

Ein Inhaber einer FI(S)-Berechtigung darf die damit verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er u.a. nach dem Verfahren der zuständigen Behörde in den vorangegangenen neun Jahren seine Befähigung zur Unterrichtung auf Segelflugzeugen gegenüber einem FI(S) nachgewiesen hat. Der FI(S) muss nach Punkt SFCL.315 (a)(7) [Anm.: FI(S) - instructor] qualifiziert und vom Ausbildungsleiter einer ATO oder DTO benannt worden sein.

Die zuständige Luftfahrtbehörde Regierungspräsidium Darmstadt legt hiermit das Verfahren (inkl. Anlage Protokoll und Hinweisen) zum Nachweis der Befähigung nach SFCL.360 (a) (2) fest:

1. Schritt: Kontrolle der eigenen Voraussetzungen

- Lizenz, Tauglichkeit, gültige Lehrberechtigung und PIC vorhanden?

2. Schritt: Vorbereitungen mit dem FI(S)

- Ablauf der Überprüfung festlegen
- Kontrolle der Unterlagen
 - Lizenz und Berechtigungen, insb. SFCL.360--> noch gültig?
 - Medical
 - Flugbuch (--> Aktualität und Anzahl der Starts und Flugzeit als FI(S))
 - Hinweis auf ZÜP (SPL-TMG)
- Übungen für den Flug festlegen
 - Übungen aus dem aktuellen THB SPL bzw. TMG auswählen
(FI mit beiden Ausbildungsberechtigungen sollen ein Segelflugzeug nutzen)
 - Luftfahrzeug auswählen
 - Startart auswählen

Rollenwechsel: Der qualifizierte FI(S) wird vom „Bewerter“ zum Flugschüler!

3. Schritt: Bodeneinweisung

- Tägliche Vorflugkontrolle
 - Masse und Schwerpunkt für den Flug
 - Ggfls. notwendige technische Erläuterungen zum Segelflugzeug
- Besprechung vor dem Start (Briefing)
 - Welche Übungen werden durchgeführt?
 - Technische/Aerodynamische Erläuterungen zu Übungen
 - Wer fliegt welchen Teil?
 - Worauf muss besonders geachtet werden?

4. Schritt: Ausbildungsflug

(mindestens ein Flug muss durchgeführt werden! Dabei muss die Flugzeit objektiv ausreichen um die folgenden Punkte abarbeiten zu können)

- Start
 - Kontrolle vor dem Start
 - Notfallbriefing
 - Kommunikation während des Starts
 - Startprofil
 - Geschwindigkeiten
 - Situationsbewusstsein des FI(S) während des Starts (was passiert um mich rum?)
 - Luftraumbeobachtung
- Übung wird nach Absprache durchgeführt
 - Wird die Absprache eingehalten?
 - Wie wird die abgesprochen Übung demonstriert?
 - Wie wird die Flugsteuerung an den "Schüler" übertragen?
 - Wie wird bei "Schülerfehlern" eingegriffen und korrigiert? Fluglehrersprache?
 - Situationsbewusstsein des FI(S) während des Fluges? (Was passiert um mich rum?)
 - Luftraumbeobachtung
 - Sind die Erklärungen angemessen, sinnvoll und fachlich richtig?

5. Schritt: Nachbesprechung

- Wird der Flug vom FI(S) nachbesprochen?
 - Wie wird die Wahrnehmung des "Schülers" erfragt?
 - Wie werden Fehler angesprochen?
 - Werden Tipps für Verbesserungen gegeben?
 - Wie wird der nächste Ausbildungsflug vorbereitet?
 - Werden „Hausaufgaben“ gegeben?

Rollenwechsel: Der qualifizierte FI(S) wird vom Flugschüler zum „Bewerter“!

6. Schritt: Nachbesprechung qualifizierten FI(S) mit dem FI(S)

- Feedback über den Ablauf geben
- Evtl. Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen
- Abschließende Beurteilung mitteilen

7. Schritt: Dokumentation fertigen

- Erfolgreicher Abschluss: Eintrag des Nachweises in Flugbücher fertigen „Nachweis gemäß SFCL360 (a) (2)“
- Wenn nicht erfolgreich/nicht zur Zufriedenheit: Mitteilung an ATO, Hinweis Kompetenzbeurteilung gem. SFCL.345 erforderlich!
- Protokoll erstellen (siehe Formblatt):
 - Kopie an den FI(S) geben, ggf. mit dem Hinweis, dies der ATO/DTO weiterzuleiten
 - Aufbewahrungsfrist: bis zur nächsten Beurteilung oder Kompetenzbeurteilung

Hinweise

Anforderungen an das Luftfahrzeug

Das für den Nachweis der Befähigung eingesetzte Luftfahrzeug muss den Anforderungen an ein Ausbildungsflugzeug entsprechen.

Verantwortlicher Luftfahrzeugführer

Der qualifizierte Lehrberechtigte agiert als verantwortlicher Luftfahrzeugführer.

Mündlicher Nachweis des Fachwissens

Die Überprüfung des technischen Wissens kann im Rahmen der Vorbesprechung durchgeführt werden. Sie kann aber auch im Rahmen des praktischen Teils überprüft werden. Eine gesonderte Lehrprobe ist nicht erforderlich.

Praktischer Teil

Es muss mindestens ein Flug durchgeführt werden. Weitere Flüge können im Ermessen des qualifizierten Lehrberechtigten durchgeführt werden, falls dies für eine angemessene Beurteilung des zu überprüfenden Fluglehrers notwendig erscheint.

Der zu überprüfende Fluglehrer nimmt den während des regulären Schulbetriebs für den Fluglehrer vorgesehenen Platz ein und fungiert als Lehrer. Der qualifizierte Lehrberechtigte sitzt auf dem im Schulbetrieb für den Schüler vorgesehenen Platz, übernimmt die Rolle des Flugschülers.

Vor dem Flug ist eindeutig zu klären, wer, in welcher Flugphase, insbesondere in der Startphase, als steuernder Pilot fungiert. Des Weiteren ist festzulegen, wie die Übergabe/ Übernahme der Steuerung eindeutig und unmissverständlich kommuniziert wird. Es muss zu jeder Zeit klar sein wer steuernder Pilot ist!

In der Besprechung vor dem Flug ausgewählte Manöver werden vom zu überprüfenden Fluglehrer vorgefliegen, Abläufe werden der simulierten Schulungssituation entsprechend angemessen erklärt. Der qualifizierte FI, in der Rolle des Flugschülers, fliegt die Manöver nach und simuliert in angemessener Weise typische Fehler eines Flugschülers. Es wird erwartet, dass der Fluglehrer vom „Schüler“ eingebaute typische Fehler erkennt und verbal bzw. soweit notwendig durch Eingreifen in die Steuerung korrigiert, Letzteres muss eindeutig kommuniziert werden. Elemente des Gefahren- und Fehlermanagements werden vom Fluglehrer angewendet. Werden Fehler vom Fluglehrer nicht erkannt bzw. korrigiert, hat der qualifizierte Lehrberechtigte die Simulation rechtzeitig abzubrechen und eine sichere Flugdurchführung zu gewährleisten.

Wiederholung einzelner Elemente

Es liegt im Ermessen des qualifizierten Lehrberechtigten einzelne, vom Fluglehrer nicht zur Zufriedenheit des Lehrberechtigten durchgeführte Elemente wiederholen zu lassen.