



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (8)

MEHR FLEXIBILITÄT BEI DER FLUGBETRIEBSEINTEILUNG

Für die Gestaltung des Flugbetriebs gibt es inzwischen viele Modelle. Es lohnt sich, mal ein anderes auszuprobieren



Die Serie „Mitglieder finden und binden“ beschäftigt sich mit allen Aspekten, die einen Teil dazu beitragen können, das Vereinsleben und das Fliegen für neue und vorhandene Mitglieder attraktiv zu gestalten.

In diesem Teil geht es um neue Modelle, die Flugbetriebseinteilung auf Segelflugplätzen zu gestalten. Denn insbesondere kleinere Vereine kommen teils schon bei der Organisation des laufenden Flug- und Schulungs-Segelflugbetriebs an ihre Grenzen – also bei ihrem originären Zweck.

Schließlich sind mindestens ein Start- bzw. Flugleiter, ein Windenfahrer und/ oder ein Schlepp-Pilot und ein Fluglehrer notwendig und auch eingeteilt, um einen Flugbetrieb auf die Beine zu stellen. Erst wenn alle Posten (plus spontan ernannte Startschreiber, Lepofahrer usw.) besetzt sind, kommt der erste Pilot für einen Ausbildungs-, Spaß- oder Streckenflug in die Luft.

Es geistern allerlei Ideen herum, wie sich die Last der Aufgaben besser und effizienter bzw. auf weniger Schultern verteilen lassen könnte. Zum Teil sind sie schon erprobt, zum Teil auch nicht. Das Ziel all dieser Maßnahmen sollte es sein, die bestehenden Mitglieder von Diensten zu entlasten (Mitglieder binden) und gleichzeitig attraktiv für potenzielle Neumitglieder zu bleiben (Mitglieder finden).

Segelflugschulung besser planen

Die Fluglehrer sind eingeteilt, die Flugschüler entscheiden spontan, ob sie an einem Flugbetriebstag teilnehmen wollen oder nicht. (An die Flugschüler: Ja, es

kommt vor, dass ein Fluglehrer nicht zur Stelle ist, der eigentlich da sein sollte. Darum geht es hier jedoch nicht, sondern um die Optimierung eingeteilter Dienste). Das Szenario also: Es lässt sich kein Flugschüler blicken, obwohl der Tag zur Schulung vorgesehen ist. In Vereinen, in denen Fluglehrer häufiger ohne Flugschüler dastehen – die Gründe lassen wir hier beiseite –, wird zum Teil laut diskutiert, auch die Flugschüler fix zur Schulung einzuteilen. Tatsächlich ist wohl zu befürchten, dass solche Regeln nicht gerade dazu beitragen, die Attraktivität von Luftsportvereinen zu steigern.

Ein Vorgehen, das sich in einigen Vereinen hingegen schon bewährt hat, ist die Organisation einzelner Schulungsflugbetriebstage per Online-Terminplaner, wie zum Beispiel www.doodle.com. Die übliche Einteilung des Flugbetriebs für die Saison mit allen notwendigen Diensten bleibt dabei bestehen. Zusätzlich müssen die Flugschüler vorab im Online-Terminplaner verbindlich eintragen, ob sie am Flugbetrieb teilnehmen werden. Ist zu einem vorab bestimmten Zeitpunkt (etwa: Donnerstag, 18 Uhr) für das jeweils nächste Wochenende eine bestimmte Flugschülerzahl (zum Beispiel drei pro Tag) nicht erreicht, so wird die Schulung für den einen oder beide Tage abgesagt.

Kurz zusammengefasst: Der Schulungsflugbetrieb findet nur bei ausreichend hohem Interesse und Bedarf statt. Die Absage beschränkt sich dabei auf die Schulung. Normaler Flugbetrieb findet statt. Der Dienst fällt dann aber für die Fluglehrer (bei F-Schlepp-Möglichkeit gegebenenfalls auch für alle am Windenbetrieb Beteiligten) aus.

Ausbildungsgemeinschaften

In der Theorie- und BZF-Schulung sind Ausbildungsgemeinschaften schon an der Tagesordnung. In der praktischen Ausbildung beschränken sich flugplatzübergreifende Gemeinschaften bisher eher auf Schulungsfluglager. Doch das Modell ließe sich grundsätzlich übernehmen. Sprich: Mehrere, auf unterschiedlichen Flugplätzen beheimatete Vereine führen reihum abwechselnd den Schulungsflugbetrieb durch. Die Flugschüler fahren den Flugplatz an, auf dem am jeweiligen Tag die Schulung stattfindet. Der Einhaltung aller ATO-Vorgaben ist bei einem solchen Modell jedoch ausreichende Aufmerksamkeit zu widmen.

Darüber hinaus gibt es zwischenzeitlich Vereine, die die praktische Flugausbildung ausschließlich per F-Schlepp durchführen, schließlich erfordert der Windenbetrieb im Vergleich fast immer mehr Personal. Und insbesondere auf Flugplätzen, die ohnehin permanent oder zu bestimmten Zeiten einen Flugleiter vor Ort haben, ist das eine unkomplizierte Möglichkeit, die Schulung mit einer begrenzten Mannschaft und auch wochentags „mal g’schwind“ durchzuführen. Das Vorgehen erinnert an die Gepflogenheiten bei der Schulung mit motorbetriebenen Fliegern – und dürfte mindestens für Fluglehrer und -schüler mit genügend Werktagsfreizeit eine gute Alternative oder Ergänzung sein.

Ideen zur Flugbetriebseinteilung

Vereine, die ganz grundsätzlich Mühe haben, genügend Mitglieder für einen

runden Flugbetrieb auf den Flugplatz zu bekommen, begrenzen die Schulung teils schon auf den Sonntag. Um die Flughungrigen dennoch auch samstags in die Luft zu bekommen, könnte die Einteilung an diesem Tag auf einen kurzen Zeitraum begrenzt werden – zum Beispiel von 10 bis 13 Uhr, also nur so lange, dass alle starten können. Anschließend kann alles eingepackt werden, und die Eingeteilten können den Rest des Tages nach Lust und Laune –

und auch außerhalb des Flugplatzes – verbringen.

Die hier vorgestellte Ideensammlung ist sicherlich unvollständig, und die Modelle teils gewöhnungs- und diskussionsbedürftig. Sie weichen aber vom üblichen, starren Modell der Einteilung ab und bringen mehr Flexibilität. Alle tragen dazu bei, dass mit weniger – oder zumindest zeitlich kürzer – am Flugbetrieb Beteiligten dennoch möglichst vie-

le Piloten in die Luft kommen bzw. die Flugausbildung gewährleistet werden kann. Sicherlich passt nicht alles zu jedem Verein. Aber vielleicht lohnt es sich, etwas auszuprobieren oder die Ideen weiterzuentwickeln und an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Über Erfahrungsberichte zu einzelnen Modellen freut sich die adler-Redaktion.

Text: Ramona Riesterer

Foto: BWLV-Archiv/Eric Neubronner



In unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ gibt es regelmäßig Tipps und Vorschläge dazu, wie Vereine es schaffen, mehr Mitglieder anzuwerben und diese auch dauerhaft zu halten. Falls Sie selbst Vorschläge zu unseren Beiträgen haben oder berichten möchten, welche Maßnahmen zum Beispiel in Ihrem Verein besonders gut ankommen, melden Sie sich gerne per E-Mail bei der adler-redaktion unter buerke@bwlv.de. Alle Serienteile finden Sie auch online unter www.bwlv.de

KOMPETENZBEURTEILUNG

DER EASA-FITNESSTEST FÜR FLUGLEHRER

Mit Inkrafttreten der VO (EU) 1178/2011 in Deutschland am 8. April 2013 haben sich neue Verantwortlichkeiten und Rechte für Flugschulen (ATOs), Fluglehrer (FI) und Flugprüfer (FE bzw. FIE) ergeben, weil Aufgaben von Luftfahrtbehörden teils auf Flugschulen und den genannten Personenkreis übertragen wurden. So treten die Luftfahrtbehörden heute in erster Linie als Aufsichtsorgan auf. Als oberstes Ziel führt die EASA die Schaffung und Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus der Zivilluftfahrt in Europa an.

Was bedeutet dies nun für Fluglehrer?

Motorfluglehrer müssen sich zur Erhaltung ihrer Rechte bei jeder zweiten Verlängerung ihrer Berechtigung einer Kompetenzbeurteilung durch einen FIE (Fluglehrerprüfer) unterziehen. Für Segelfluglehrer trifft dies bei jeder dritten Verlängerung

der FI-Berechtigung zu. Maßgebend ist dabei der 8. April 2013. Wer nach diesem Datum 2013 seine Berechtigung erstmals verlängerte, muss sich nun drei Jahre später, 2016 (zweite Verlängerung FI), einer Kompetenzbeurteilung unterziehen. Für den Segelfluglehrer ergibt sich daraus das Jahr 2019.

Was den Umfang der Kompetenzbeurteilung angeht, besteht, wie immer bei Einführung neuer Regeln, Unsicherheit bei den Betroffenen. Klarheit bringt hier hingegen die Vorschrift AMC3 FCL.935 (Inhalt der Kompetenzbeurteilung).

Die Kompetenzbeurteilung ist für alle Lehrberechtigten in zwei Teile unterteilt.

Teil 1: Besteht aus einer Lehrprobe, wie sie dem Flugschüler in der Ausbildung gehalten wird.

Teil 2: Hier werden die theoretischen Kenntnisse (mündlich) geprüft sowie die „Kernkompetenzen“.

Lehren und Lernverhalten

Mit einem Prüfungsflug muss der Lehrer gegenüber dem Prüfer seine Befähigung demonstrieren, Lehrberechtigter zu sein (zum Beispiel durch Lehrer-Demonstrationsübungen). Dies schließt Briefing, Flugunterricht und Debriefing ein.

Hier zeigt sich als wichtige Neuerung, dass der Fluglehrer neben theoretischer Kompetenz in einem Prüfungsflug auch sein praktisches Können beweisen muss.

Text: Carl Otto Weßel und Günter End

HERZLICHEN DANK

für die uns zum Weihnachtsfest und Jahreswechsel zugesandten Grüße und Glückwünsche. Es ist uns leider nicht möglich, jedem dafür im Einzelnen zu danken. Daher möchten wir auf diesem Wege allen, die an uns gedacht haben, unseren Dank zum Ausdruck bringen.

Präsident, Präsidium, Geschäftsstelle, die BWLV-Zweckbetriebe, der Luftfahrttechnische Betrieb, der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds sowie die adler-Redaktion.