

Merkblatt für Flugschüler, Instruktionszeit, Instruktionsfaktor

Ziel

- Einheitliche Anwendung der Instruktionszeit;
- Kostentransparenz für Flugschüler.

Kosten Flugschulung

Die Kosten der Flugschulung setzen sich zusammen aus den reinen Flugzeugkosten, den Fluglehrerkosten, den Flugplatzbenutzungsgebühren (Landetaxen), der theoretischen Ausbildung und noch verschiedenen Nebenkosten (Ausweise etc.).

Bei der Flugausbildung werden dem Flugschüler im Motorflug und bei der Motor-Seglerschulung die Flugzeugkosten pro Flugminute belastet. Dazu kommt die aufgewendete Instruktionszeit als Aufwand des Fluglehrers. Es besteht eine klare Trennung zwischen den Flugzeugkosten und den Fluglehrerkosten.

Kosten Flugzeug

Die Flugzeugmietkosten ergeben sich aus den beweglichen Betriebskosten pro Flugstunden (Benzin/Öl, Unterhalt, Kontrollen) und den Aufwendungen für Versicherung, Abschreibungen, Hangarkosten etc., und werden pro Minute Flugzeit abgerechnet.

Kosten Fluglehrer, Instruktionszeit / - Faktor

Der Aufwand des Fluglehrers wird mittels der Instruktionszeit erfasst und abgerechnet.

Die Dauer der Instruktionszeit wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Je nach Ausbildungsstand, Schulungsart oder Flugprogramm ist dieser größer oder kleiner. Der langjährige Durchschnittswert für eine Privatpiloten-Ausbildung ergibt einen Instruktionsfaktor von etwa 2 der Flugzeit. Bei Umschulungen, Checkflügen etc. ist der Anteil an Instruktion in der Regel größer. Der Faktor kann unter Umständen bis 2,5 oder mehr betragen.

Wie bemisst der Fluglehrer die Instruktionszeit

Eine Fluglektion besteht in der Regel aus dem Briefing (Flugvorbesprechung), dem eigentlichen Flugprogramm und dem Debriefing (Flugnachbesprechung). Diesen Ausbildungsblock notiert der Fluglehrer als Instruktionszeit. Je nach dem, wo man im Ausbildungsprogramm steht, (Außenlandungen, Navigationsflüge, Alpeneinweisungen etc.) kann es auch notwendig werden, dass der Fluglehrer außerhalb des Flugbetriebes mit dem Flugschüler zusammen verschiedene Probleme und Ausbildungsschwerpunkte bearbeitet. Auch dieser Aufwand wird als Instruktionszeit verrechnet.

Beeinflussung der Instruktionszeit durch den Schüler

Der Flugschüler hat einen direkten Einfluss auf den Instruktionsaufwand des Fluglehrers. Wenn die Flüge gut und tadellos vorbereitet sind und die notwendigen Vorbereitungsarbeiten zuverlässig gemacht sind, muss der Fluglehrer weniger Aufwand vor dem Flug betreiben, die Instruktionszeit wird kleiner sein. Wenn Termine durch den Flugschüler nicht eingehalten werden und dadurch für den Fluglehrer Leerzeiten entstehen, behalten wir uns vor, diese Zeit zu belasten.

Der Flugschüler verlangt vom Fluglehrer neben den Angaben der Flugzeiten jeweils auch die Dauer der Instruktionszeit. Allfällige Unstimmigkeiten können so bereinigt oder vermieden werden.

Neben den hauptamtlichen Motorfluglehrern beschäftigt die FSB auch eine Anzahl Fluglehrer im Nebenamt. Es sind dies vielfach Berufspiloten die in ihrer Freizeit als Fluglehrer tätig sind. Diese Fluglehrer bemessen während ihrer „Freizeitbeschäftigung“ als Fluglehrer die Instruktionszeit unter Umständen etwas großzügiger. Dafür muss der Flugschüler aber vermehrt auf die Terminmöglichkeiten des Fluglehrers Rücksicht nehmen. Eine zuverlässige Ausbildung ist auch mit diesen Instruktoren garantiert.

Instruktionszeit bei Soloflügen

Bei Soloflugübungen, bei denen der Fluglehrer am Boden die Überwachung innehat, wird der effektive Aufwand notiert (gemäss 3.). Bei Navigationsflügen etc., ohne direkte Überwachung durch den Fluglehrer, wird nur auf der Flugzeit die Instruktionszeit belastet. Ausgenommen allfälliger Vorbereitungsaufwand.

Definitionen der Instruktionsarten

ABB	Bodeninstruktion, ohne Briefing und Debriefing;
ABD/S	Grundausbildung und Erweiterungen, Schnupperflüge, Akro-PAX, Simulator;
ATD/S	Typeneintrag;
ACD/S	Jährliche, interne FSB-Checkflüge, zweijährige JAR-Checkflüge;
ARD/S	Refresher, Training, Erneuerungen (zb. SEP, TMG);
APD/S	Prüfungen BAZL;
PVT	Privatflug.
	(D=Doppelsteuer; S=Solo)

Regeln für den Umgang mit der Instruktionszeit, Instruktionsfaktor:

- 1.) Beginn und Ende der Lektion werden dem Schüler bekannt gegeben (siehe auch 3.), gleichzeitig mit der Angabe der Flugzeiten. Er hat das Recht, nach Abschluss der Lektion seinen Instruktionsaufwand zu kennen. Der Rapport muss vom Schüler visiert werden, wenn ABB verrechnet wird.
- 2.) Wenn Wartezeiten bei Verspätung oder Nichterscheinen verrechnet werden müssen, wird dies dem Betroffenen bekannt gegeben. Die Beurteilung muss aber durch den Fluglehrer betr. Vollzug der Belastung individuell, von Fall zu Fall, vorgenommen werden. Bei wiederholtem Anwenden beim gleichen Schüler ist der Schulleiter zu informieren.
- 3.) Instruktionszeit, Instruktionsfaktor, Bodeninstruktion ABB: Die gesamte Instruktionszeit einer Lektion setzt sich aus 2 Teilen zusammen:

Instruktionsart	FSB Code	Bemerkungen
Briefing, Flug, Debriefing	ABD/S ATD/S ACD/S ARD/S APD/S	direkt mit dem Flug gemäss Programm in Verbindung stehender Zeitaufwand. Instruktionszeit dividiert durch die Flugzeit darf den Faktor (Instruktionsfaktor) 2 nicht überschreiten. Dies setzt ein klar strukturiertes Briefing/Debriefing voraus. Briefing und Debriefing können nicht als ABB ausgewiesen werden.
Weitere, Spezial- Instruktion	ABB	Weitere Instruktionszeit muss als ABB ausgewiesen werden und kann nur nach speziellen, in Absprache mit dem Flugschüler, Bedürfnissen notiert werden. Der Flugschüler muss auf die zusätzlichen Kosten hingewiesen werden. Die separat auf dem Rapport „Flugausbildung“ ausgewiesene Zeit muss als ABB vom Flugschüler visiert sein. Nicht visierte Bodeninstruktion wird nicht verrechnet. Der Themenkreis muss erwähnt sein.

- 4.) Instruktionszeit anlässlich Flugprüfungen: Der Fluglehrer notiert die aufgewendete Zeit im Zusammenhang mit der Prüfung. Der Zeitaufwand des Experten darf nicht als Instruktionszeit belastet werden. Die Prüfung wird ja durch den Experten im Auftrage des BAZL vorgenommen und dem Experten durch das BAZL separat entschädigt.