

Johann Schwarzinger

SITZPLATZWECHSEL

Tipps und Tricks für Fluglehrer und artverwandte Aviatiker

© 2020 Johann Schwarzinger

Autor: Johann Schwarzinger

Umschlaggestaltung, Illustration: Johann Schwarzinger

Lektorat, Korrektorat: Angelika Pudmich, Stephan Schwarzinger

Verlag: Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien

ISBN 978-3-99093-844-7 (Paperback)

ISBN 978-3-99093-845-4 (Hardcover)

ISBN 978-3-99093-846-1 (e-Book)

Printed in Austria

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Für Fragen und Anregungen:

mysky@schwarzinger.com

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Buch die Sprachform des generischen Maskulums verwendet. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

Inhalt

Vorwort.....	9
Mein Entschluss stand fest – ich wurde Fluglehrer!	10
Fliegen lernen... ?! JA! - ...aber wie?.....	13
Airline vs. PPL-Schule	15
Fliegen „lernen“ - was heißt das nun?	18
Der erste Kontakt zwischen Lehrer und Schüler	19
Das erste persönliche Gespräch	20
Was ist pacing und leading?.....	22
Pacing.....	22
Leading	23
Inhalte und Fragen beim ersten persönlichen Gespräch	23
Durch gezieltes Zuhören die Sinneskanäle filtern	27
Beispiel aus einem Erstgespräch	28
Verteilung der Sinneskanäle im Lehraal	29
Die Maslowsche Bedürfnispyramide	30
Humor und lernen.....	32
Was Lachen für uns Flieger sonst noch bewirkt.....	32
Spielerisch und mit Humor Lernen	33
Die fliegerischen Ziele des Schülers	33
„Wohlgeformte Ziele“ - was ist das?	34
Die Technik des „Ankerns“ in der Flugausbildung	39
FORDEC.....	40
T.O.T.E	41
Warum nicht einfach immer schnell und intuitiv handeln?	41
Das Stammhirn.....	42

Das Zwischenhirn	42
Das Großhirn	43
Richtig - falsch / gut – schlecht....	44
Gibt es das überhaupt?	44
Welcher Typ bin ich selbst eigentlich?.....	44
Der Rot-Typ	46
Der Blau-Typ.....	46
Der Grün-Typ.....	47
Verhaltensmerkmale der drei Typen unter Stress	47
Die Farben der Motivation	49
Was kann welchen Typ besonders gut motivieren?	49
Auch der Lehrer lernt – ständig!	50
Unsere Hirnareale und das Flugzeug.....	51
Zurück zu den Ankern.....	53
Feedback vs. Kritik	56
Feedback Sandwich	57
Das Meta-Modell der Sprache in der Ausbildung	59
Generalisierung:	61
Glaubenssätze.....	63
Das Prinzip des „Double Slingshot“ in der Flugausbildung	65
Der Ablauf einer üblichen PPL-Ausbildung	68
Flugübungen	69
Phase 1 - Basisübungen	69
Phase 2 - Platzrundenflüge	69
Phase 3 – Alleionflüge im Platzbereich	71
Phase 4 - Navigation	71
Phase 5 – Allein-Überlandflüge	73
Die neurologischen Ebenen nach Robert Dilts*	74
Die neurologischen Ebenen in die Fliegerei.....	76

Die Beziehung Instructor <> Student	81
Die Grundeinstellungen des Menschen.....	82
Die Schülergruppe im Theorieunterricht.....	85
Der Umgang mit unterschiedlichen Lerntypen	86
Die Verwendung von Metaphern in der Flugausbildung.....	88
Reframing im Ausbildungsbetrieb	94
Das 4-Mat System in der Ausbildung	97
Fehlerkultur in der Flugausbildung	100
Personen- oder Systemfehler <i>[nach James Reason]</i>	103
Überbelastungen als mögliche Fehlerquelle	105
Der Fluglehrer – Wissensquelle – Vorbild – Kollege – Freund.....	106
Praxistipps für Fluglehrer und Flugschüler	108
Der erste praktische Schulungstag.....	109
Der erste Außencheck	110
Zum ersten Mal im Cockpit.....	111
Checklisten	112
Erfülle die Checklisten mit Leben	113
Sinnvolle Checklisten-Abläufe	114
Das erste Rollen	116
Checklisten in der Ausbildung – Single Pilot	117
Der allererste Start.....	121
Der erste „Reise“flug	122
Die ersten Kurvenübungen.....	123
Das Seitenruder – eine fremde Welt	124
Zur Landung	126
Nach der Landung	127
Praxistipps und nützliches know-how.....	128
Der Abflug	137
Flugübungen.....	138

Den Steigflug beenden	138
Die Trimmung	139
Seitenruder Koordinationsübungen	140
Der Slowflight	146
Steilkreise	151
Stallübungen.....	152
Die Platzrunde	155
Der Anflug	157
Wie erkenne ich, ob ich auf der Centerline bin?.....	159
Eindrehen auf die Centerline	162
Auf der Centerline bleiben	162
Die Centerline sitzt – jetzt fehlt noch der Gleitweg.....	164
Blicktechniken die den Anflug und die Landung erleichtern.....	169
Der „Zerhacker“ der Strömung im Flare-out	178
Damit nichts schiefgeht, wenn was schiefgeht...	181
Emergency Training.....	181
Basic Instrument Training in der Grundausbildung	184
Schlußwort	190

Vorwort

***Es ist ein kleiner Schritt in Metern
aber ein großer Schritt im Kopf desjenigen,
der diesen Weg zurücklegt.***

...der Schritt vom linken auf den rechten Sitz...

Als Berufspilot erscheint dies im allgemeinen Kontext ja eher kontraproduktiv zu sein. Dort ist selbstverständlich die linke Seite ein wichtiges Ziel. Ihr wisst aber ohnehin, was ich eigentlich damit meine...

Als bisheriger Freizeitpilot ist üblicherweise die Linksperspektive die vertraute Version. Die Hubschrauber- und Segelflieger mögen mir an dieser Stelle die Verallgemeinerung verzeihen. Es gilt sinngemäß natürlich auch seitenverkehrt, bzw. hinten vs. vorne,).

Auf diesem gewohnten Platz hat man seinen allerersten Schulflug absolviert, all seine bisherigen Erfahrungen gesammelt, alle Handgriffe sind vertraut und sitzen wie im Schlaf.

Und irgendwann ist er da – der Wunsch etwas weiterzugeben, das Anliegen auch andere dorthin zu begleiten, wo du dich wohlfühlst, dorthin wo du deine große Begeisterung lebst. Dorthin wo du der restlichen Welt entsteigst und alles, was sich nicht in und um dein Flugzeug abspielt sehr klein und fern wird. Wo geht dies in der Fliegerei besser als in der Ausbildung? Wie entsteht aber nun der konkrete Wunsch sich dorthin entwickeln zu wollen? Es gibt jedenfalls bis zum Erreichen dieses Ziels, abgesehen von den geforderten Zugangsvoraussetzungen, auch sonst noch Einiges zu tun. Und ist es kein kleiner, kein leichter und auch kein ganz billiger Weg.

Ich selbst entdeckte die Liebe für das, was ich nun schon viele Jahre tue,

als in meinem Heimatverein ein neues Schleppflugzeug angeschafft wurde. Ich hatte, gemeinsam mit einem zweiten Kollegen das Vergnügen, die neue Maschine direkt beim Hersteller abzuholen und zu überstellen. Wir erhielten dort eine sehr intensive Einweisung und flogen anschließend das Flugzeug nach Hause. Dadurch waren wir beide auch diejenigen, die allen anderen Vereinskollegen das frisch erworbene Grundwissen mitsamt Handling an unsere Kollegen weiterzugeben hatten.

Für mich also – die ersten Flüge am rechten Sitz. Diese Aufgabe machte mir von Mal zu Mal mehr Spaß und ich versuchte schon damals, nach immer besseren Methoden zu suchen und diese zu optimieren.

Mein Entschluss stand fest – ich wurde Fluglehrer!

Vieles wird im Laufe der Zeit zur Routine und spielt sich mehr oder weniger fast von selber ein.

Vieles – aber nicht alles!

Immer wieder stößt man an Grenzen, die nicht im rein fliegerischen Bereich liegen.

Aus dem Wunsch nach Verbesserung begann ich, wie es mich auch in anderen Lebensbereichen immer wieder einholt, intensiv nach Wegen zu suchen, wie ich meine Unterrichtstechniken und meinen Umgang mit Flugschülern weiter verbessern könnte.

So begann ich, alle greifbaren Unterlagen über Psychologie, Pädagogik, Methodik und Didaktik zu studieren und unterschiedlichste Lehrveranstaltungen zu besuchen. Den spürbar großen Schritt nach vorne hat dies für mich allerdings nicht gebracht.

Eines Tages wurde ich durch ein Gespräch mit einem Freund auf das Thema NLP aufmerksam.

Was hat aber NLP mit der Vermittlung von fliegerischem Wissen und Fertigkeiten zu tun?

So begann ich mich einmal mit einer grundsätzlichen Frage zu beschäftigen: „Was ist eigentlich NLP und woher kommt es?“

Neuro-Linguistisches-Programmieren, so die vollständige Bezeichnung, hat kaum etwas damit zu tun, was immer gerne fälschlicherweise unterstellt wird. Aussagen wie: „Das ist doch nur etwas für Politiker die manipulieren wollen“ sind genauso einfach wie falsch. Vielmehr ist NLP ein Werkzeugkasten für die Kommunikation mit sich und anderen.

NLP ist eine große Box mit Techniken und Methoden, die wir nutzen können, um wirkungsvoll mit uns selbst und mit anderen zu kommunizieren.

Was ich dabei über die im NLP verwendeten Techniken erfuhr war mir zwar nicht ganz fremd, aber die Herangehensweise in der Be- und Verarbeitung vieler Situationen ist wesentlich strukturierter, als ich es bis dahin kannte und in meiner Ausbildungspraxis angewendet hatte.

Ein gutes Aufeinander-Eingehen hilft sehr, die Kommunikation zwischen den Crewmitgliedern zu verbessern.

In unserem Ausbildungskontext sind das der „flight instructor“ und der „student pilot“.

(Eigentlich finde ich diese englischen Bezeichnungen etwas sympathischer als die deutschen Pendants - „Fluglehrer“ und „Flugschüler“, die schon im Wortlaut ein Gefälle beinhalten, welches manchmal zwar notwendig, aber nicht immer sehr konstruktiv ist.)

Der Einfachheit halber werde ich im Folgenden trotzdem bei den deutschen Bezeichnungen bleiben.

Der „Instructor“ sollte den „Studenten“ idealerweise auf seinem fliegerischen Lernweg begleiten; zuerst bis zur angestrebten Lizenz und - wie die Praxis zeigt - auch noch lange danach als „Mentor“.

Gerade die oft stark unterschiedlichen Zugänge zur Fliegerei machen es

notwendig, als Instructor ständig flexibel zu bleiben und in möglichst kurzer Zeit eine gute Basis mit dem Schüler aufzubauen.

Jeder Flugschüler ist individuell und braucht daher oft ganz unterschiedliche didaktische Methoden zur Vermittlung der notwendigen Fertigkeiten und des ebenfalls zugehörigen theoretischen Wissens.

Dabei spielen besonders die folgenden Faktoren eine wesentliche Rolle:

- das Einstiegsalter
- die spezifischen Vorkenntnisse
- das jeweilige Talent

... und natürlich auch die generelle Erwartungshaltung ans Fliegen - entweder als zukünftigen Beruf oder als Hobby.

Alleine diese Bausteine zu einem gesamten Bild zu vereinen ist anspruchsvoll und bedarf neben Erfahrung auch einer guten Beobachtungsgabe, um die Wirkung jeder didaktischen Aktion richtig beurteilen zu können und sich mit dem Schüler über das Ergebnis im „Debriefing“ (möglichst positiv) auszutauschen.

Im vorliegenden Buch möchte ich die praktische Anwendung von unterschiedlichen Erklärungs- und Kommunikationstechniken im Rahmen der Pilotenausbildung auch anhand von konkreten Beispielen näher beleuchten.

Fliegen lernen... ?! JA! - ...aber wie?

Fliegen ist eine komplexe Angelegenheit.

Keine sehr neue Aussage – oder?

Man mag jetzt natürlich als „alter Hase“ verleitet sein zu glauben, dass dies nur zu Beginn so ist.

Nein - es bleibt komplex und vielschichtig - und zwar dauerhaft.

Wir (eben diese „alten Hasen“) nehmen dies aber gar nicht mehr so bewusst wahr, weil wir es bereits ausreichend lang und intensiv trainiert haben. *Wir empfinden* es daher gar nicht mehr als komplex.

Spätestens aber, wenn wir in die Situation kommen, jemand anderem die vielen Tätigkeiten und Abläufe erklären zu müssen, wird uns in ganzem Umfang erst wieder bewusst, was wir hier eigentlich alles gleichzeitig tun. Zu Beginn meiner Lehrtätigkeit war genau dies aber dann die größte Herausforderung.

Wie erkläre ich es jetzt dem Flugschüler ohne ihn gleich zu überfordern?

Und genau diese Fähigkeit unterscheidet auch den Fluglehrer vom „normalen“ Piloten.

Unzählige fein- und grobmotorische Handlungen laufen gleichzeitig ab, ohne dass wir uns dessen überhaupt noch bewusst sind.

Alle diese Handlungen sind völlig automatisiert und gerade das macht es so schwer, sie systematisch zu erklären.

Hinzu kommt, dass die Situationen, in welchen diese Handlungen angewendet, bzw. eingesetzt werden, ständig wechseln können. ... und sie tun es auch!

Aber es gibt da noch ein anderes interessantes Phänomen.

Wenn man einem routinierten Piloten zusieht wie er ein Flugzeug fliegt könnte man den Eindruck gewinnen, dass er motorisch kaum etwas tut.

Dieser Eindruck ist auch richtig!

Er hat gelernt, dass ein Flugzeug, sofern es einmal für die gewünschte Fluglage richtig ausgetrimmt ist und das Powersetting passend gesetzt ist, nur mehr minimale Inputs benötigt, um einen stabilen Flugzustand auch beizubehalten.

Es gilt der Grundsatz: „*Störe nicht das Flugzeug ständig beim Fliegen*“

So sind auch Flugschüler nicht selten überrascht wie ruhig das Flugzeug plötzlich wird, wenn keine KEINE Inputs gegeben werden.

Gerade das fällt aber den Schülern am Anfang absolut nicht leicht - einfach mal wenig bis nichts zu tun und stattdessen zu beobachten, was das Flugzeug eigentlich macht, wenn keine Steuereingaben kommen.

Diese Fähigkeit, richtig zu Beobachten, braucht viel Training und eine gezielte Schärfung aller Sinne.

Zu Beginn ist ein Flugschüler erst einmal fast „erschlagen“ von den vielen neuen Eindrücken. Besonders wenn jemand noch nie in einem Kleinflugzeug geflogen ist - und das kommt gar nicht mal so selten vor. Es gibt immer wieder neue Flugschüler, die bislang das Fliegen aus eigener Erfahrung nur durchs seitliche Airlinerfenster kannten.

Meist beginnt das ganz persönliche Flugschüler-Abenteuer mit einem ersten „Schnupperflug“.

Ich nenne diesen gerne scherhaft „Infektionsflug“ - denn ihr wisst ja - Fliegen ist ein Virus den man sich einfängt, dann aber keine besonderen Ambitionen zu einer Heilung an den Tag legt.

Airline vs. PPL-Schule

Schon in der ersten Phase unterscheiden sich die individuellen Zugänge und Lehrmethoden.

Der Unterschied liegt auf der Hand.

Was für einen 20-jährigen zukünftigen Airliner perfekt passt und funktioniert, muss noch lange nicht beim älteren angehenden Freizeitflieger funktionieren.

Die Anforderungen für Fluglehrer, die in einer Ausbildungsorganisation für CPL/ATPL tätig sind, unterscheiden sich zum Teil gravierend von den Gegebenheiten in einer Flugschule, die sich mit der Grundausbildung zu einer LAPL oder PPL beschäftigt.

Natürlich heißt das nicht, dass Flugschüler in der einen oder der anderen Schule mehr oder weniger lernen oder am Ende weniger können müssen.

Auch ein Jungflieger der seinen Weg zuerst in der Freizeitfliegerei beginnt, um dann in eine weiterführende Ausbildung in eine ATO zu gehen, muss sich schon in seiner Grundausbildung zur LAPL oder PPL solides fliegerisches Handwerkzeug erarbeiten.

Und das muss man auch nicht unbedingt von Beginn an in einer ATO erwerben, die Schüler speziell für den Einsatz im Airlinecockpit ausbildet.

Einer der grundlegendsten Unterschiede zwischen den „großen“ und den „kleinen“ Schulen ist auf jeden Fall der unterschiedliche Ausgangsstatus der Anwärter.

In einer reinen Airlinerschule wird üblicherweise aus hunderten (manchmal auch tausenden Bewerbern) ein Lehrgang mit meist rund 20 Anwärtern heraus„selektiert“.

Diese haben nun durch diese Filterung alle sehr ähnlichen Fähigkeiten und Voraussetzungen. Damit sind sie praktisch auf einem recht homogenen gemeinsamen Ausgangslevel.

Ich möchte dies auf keinen Fall in irgendeiner Form als wertend verstanden

wissen - aber dort gilt es für einen Fluglehrer, auf eine völlig andere Art zu unterrichten als in einer „kleinen“ Schule.

In der Airlinerschule gibt es einen genau getimten Zeitplan, welcher natürlich konsequent eingehalten werden muss. Falls nun doch, trotz der vorangegangenen Selektion, einzelne Schüler nicht die entsprechenden Leistungen in der vorgegebenen Zeit erbringen, müssen diese notgedrungenerweise ausgeschieden werden.

Sich im System Airline zurechtzufinden und dort kontinuierlich solide Leistungen zu erbringen bedingt auch ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit und Systemkompatibilität.

Das bedeutet auch, dass in diesem Bereich hohe Stressbelastung, gekoppelt mit einem meist unregelmäßigen Lebensrhythmus, eher die Regel als der Ausnahmefall ist.

Was bedeutet aber dies nun für uns als Fluglehrer?

Die Herausforderungen kehren sich praktisch um!

In einer kleinen Schule haben wir es mit extrem unterschiedlichen Zugängen und Voraussetzungen der Schüler zu tun. Die Palette reicht vom fast noch Jugendlichen, der bereits einiges an Erfahrung im Segelflug oder gar mit Motorsegeln gesammelt hat, bis zum 65-jährigen „Frischpensionisten“ der sich nun daran machen möchte seinen Lebenstraum vom Fliegen zu erfüllen.

Diese große Bandbreite an Herausforderungen sitzt nun nebeneinander auf der fliegerischen „Schulbank“. Dazu kommen noch unterschiedlichste berufliche Vorgeschiedenheiten, die selbstverständlich auch starke persönliche und emotionale Prägungen hinterlassen haben.

Dies wirkt sich ganz besonders bei älteren Schülern aus, die beispielsweise vielleicht sogar eine leitende Position in einem Unternehmen hatten und sich plötzlich in der Schülerrolle wiederfinden. Und es fällt erfahrungsgemäß nicht jedem wirklich leicht, sich von einem Fluglehrer, der vielleicht

auch noch deutlich jünger ist, zu seinem Ziel führen zu lassen.

Das kann für manchen Kollegen echt fordernd sein. Trotzdem gilt es immer, Professionalität nicht mit schulmeisterndem Gehabe zu verwechseln. Denn dies führt fast nie zum erwünschten Erfolg, sondern oft ganz schnell zu menschlichen Verwerfungen, die für das zu erreichende Ziel - ein solider und sicherer Pilot zu werden - nicht sehr förderlich ist.

In meiner eigenen Instructor-Karriere musste ich mir gerade zu diesem Thema sehr vieles an Erfahrung einfach selbst erarbeiten.

„Natürlich muss man Erfahrung sammeln“ - werden sich viele von euch jetzt sagen.

Ich meine damit aber nicht die rein fliegerisch-pädagogische, sondern die Fähigkeit den richtigen Zugang zu jedem Schüler zu finden.

Wobei das Wort „jeder“ auch schon wieder mit Vorsicht zu genießen ist.

Auf dieses Thema gehe ich aber erst später noch ausführlich ein (Kapitel „Transaktionsanalyse“).

Fluglehrer und Flugschüler - zwei Individuen treffen aufeinander

Logischerweise spielt der zwischenmenschliche Faktor eine oft unterschätzte Rolle in der Ausbildung.

Primäres Ziel ist natürlich die Vermittlung von Kenntnissen und Fähigkeiten.

Dieses zu erreichen ist aber nicht nur reines Handwerk und dessen Weitergabe, sondern auch zu großen Teilen Bewusstseinsbildung und Begleitung bei einer nicht nur fliegerischen, sondern auch persönlichen Entwicklung vom Fußgänger zum Flieger.

Und es ist immer wieder schön diesen Weg als Fluglehrer zu begleiten und zu beobachten.

Fliegen „lernen“ - was heißt das nun?

In unserem Alltagsverständnis bezeichnet man lernen meist dann als solches, wenn man sich bewusst Kenntnisse und Fähigkeiten erarbeitet, bzw. aneignet.

Diese Art des Lernens ist sehr oft mit den ehemaligen Erlebnissen und damit verbundenen Gefühlen der eigenen Schulzeit verknüpft.

Nachdem aber nicht jeder, damit nur positive Erinnerungen verknüpft, kann allein schon die Tatsache, etwas „lernen zu müssen“ unter Umständen auch einen unangenehmen Beigeschmack haben.

Für viele besteht der wesentliche Unterschied zur Schule sicher in der Begeisterung für das große Ziel, das es zu erreichen gilt. Immerhin begibt sich niemand in eine solche Ausbildung, wenn nicht schon von vorneherein eine sehr große Faszination fürs Fliegen vorhanden ist.

Auch die anfallenden Kosten zu tragen zeugt schon einer außerordentlichen Bereitschaft, hier sehr aktiv mitzuarbeiten. Dies sollte auch dem Fluglehrer immer wieder bewusst sein.

Speziell dann, wenn einmal gerade nicht alles so rund läuft wie er es sich vielleicht vorstellt.

Gerade bei jenen Tätigkeiten, für die eine große Begeisterung besteht, verhält es sich sehr oft so, dass ein unbeabsichtigtes und nicht bewusstes Lernen abläuft.

Das ist grundsätzlich etwas Positives, ist aber meist nicht erfolgskontrolliert.

Es gilt als Lehrer nun das Lernen so zu gestalten und zu lenken, dass es auch zu einem messbaren Erfolg führt.

Der erste Kontakt zwischen Lehrer und Schüler

In der Regel findet der Erstkontakt mit flugbegeisterten Interessenten entweder per Telefon oder per E-Mail statt.

Innerhalb dieser beiden Varianten ziehe ich eindeutig das Telefonat dem E-Mail vor.

Es ist zwar von der Qualität eines persönlichen Treffens immer noch weit entfernt aber es ist wesentlich einfacher, sich dabei einen ersten Eindruck vom (akustischen) Gegenüber zu verschaffen als einen geschriebenen Text zu lesen.

In meiner Praxis gebe ich per E-Mail eine kurze sachliche Antwort auf die gestellten Fragen und schlage dann als ersten weiteren Schritt immer ein möglichst zeitnahe Telefonat vor.

Es gibt gerade im Rahmen des frühen Kontaktes zwischen Schule und Schüler sehr viele Dinge, die gemeinsam erörtert werden müssen.

In vielen Situationen, egal ob Vereins- oder gewerbliche Schule wird der potenzielle Flugschüler aber zuerst einen Büromitarbeiter oder einfach einen Vereinsfunktionär am Telefon haben.

Hier gilt es zu trachten, dass der Interessent baldmöglichst mit einem Fluglehrer - idealerweise mit dem Ausbildungsleiter - in ein Gespräch kommen kann.

Dieser sollte in der Rolle des „Auskunftgebers“ in der Lage sein, möglichst früh zu erkennen, welche Wünsche und Ziele vorhanden sind, ob sich diese entsprechend umsetzen lassen und was die etwaigen Voraussetzungen dafür sind.

Der nächste Schritt ist idealerweise immer das persönliche Gespräch.

Bei diesem ersten „face-to-face“ Treffen lassen sich die ersten Kommunikations- und Analysetechniken bereits bestens einsetzen.

Das erste persönliche Gespräch

Eines der wichtigsten Ziele ist es, eine gute Gesprächs- und Vertrauensbasis zum interessierten, potenziellen Schüler aufzubauen. Schon nach kurzer Zeit wird man leicht feststellen können ob man einen extrovertierten oder introvertierten Menschen vor sich hat.

Dies könnte man bereits als eine erste Weichenstellung im Umgang miteinander bezeichnen.

Wir als Fluglehrer müssen wissen, was für den Schüler in der Kommunikation wichtig ist und was ihn eher verwirrt.

Man könnte diese Fähigkeit andere einschätzen zu können, auch unter dem simplen Begriff „Menschenkenntnis“ zusammenfassen.

Als Menschenkenntnis könnte man am ehesten die Fähigkeit bezeichnen, das Verhalten und die Persönlichkeit anderer Menschen richtig einzuschätzen, zu erkennen und richtig zu beurteilen.

Daraus ergibt sich auch die Fähigkeit vorauszusehen, wie jemand in unterschiedlichen Situationen reagieren und handeln wird.

Wer eine gute Menschenkenntnis besitzt, kann sich auch gut auf die Verhaltensweisen von anderen Menschen einstellen und damit umgehen. Gerade in der Flugausbildung eine unschätzbare Hilfe.

Die Welt ist voller Menschen – Demnach kann Menschenkenntnis ein Schlüssel zum Erfolg sein!