*Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.*

*Januar 2018*

***Pädagogik für FI***

***Fragen zur pädagogischen Ausbildung***

**Fragen zum Skript „Pädagogik für FI“**

Die folgenden Fragen beziehen sich auf das Skript „Pädagogik für FI“ des LSVRP v. Januar 2018 und sind mit diesem zu beantworten.

1. Nenne fünf wichtige Dinge, über die ein Fluglehrer hinsichtlich seiner personellen Eignung verfügen muss, um eine fachlich kompetente Ausbildung zu ermöglichen.
2. Welche Erwartungen werden von Schülern i.d.R. an den Fluglehrer gestellt?
3. In welcher Vorschrift werden die allgemeinen Anforderungen an Lehrberechtigte beschrieben?
4. In welcher Vorschrift findet man die zehn Fluglehrerkompetenzen, die von einem FI erwartet werden?
5. Was versteht man unter Motivation?
6. Erkläre anhand eines selbst gewählten Beispiels wie Motive für das Lernen (Motivation) entstehen und wovon sie anhängig sind.
7. Beschreibe anhand eines selbst gewählten Beispiels die „kognitive Dissonanz“.
8. Erkläre die Vorteile der intrinsischen Motivation bei einem Flugschüler.
9. Die extrinsische Motivation kann durch den FI durch positive und negative Verstärkung beeinflusst werden. Nenne jeweils ein Beispiel.
10. Bei einem Flugschüler stellst du Frustration fest. Was solltest du jetzt tun?
11. Was versteht man unter Frustrationstoleranz?
12. Du schulst mit einem Schüler mit einer niedrigen Frustrationstoleranz. Worauf ist bei der Schulung diesbezüglich zu achten?
13. Was bedeutet überhaupt „Lernen“ und um welche drei Dinge geht es dabei?
14. Nenne die vier Lernkanäle über die ein Mensch Informationen aufnehmen kann und nenne jeweils ein Beispiel.
15. Nach jedem Lernprozess geht natürlich mit der Zeit etwas „verloren“. Womit kann man dies effektiv minimieren?
16. Was sind die wichtigsten Konsequenzen, die ein FI bzgl. der Lerntypen und –kanäle ziehen muss?
17. Bei der praktischen Flugausbildung geht es um das Erlernen von Fertigkeiten, sogenannte „Skills“. Welche Phasen werden hier unterschieden? Erkläre sie anhand eines Beispiels.
18. Um richtiges Verhalten zu „belohnen“, verstärken wir. Welches sind die besten Bedingungen dies zu tun?
19. Nenne kurz zwei eigene Beispiele, wie man verbal bzw. nonverbal verstärken kann.
20. Obwohl ein Flugschüler weiterhin gute Fortschritte zeigt, wird er durch den Lehrer nicht mehr verstärkt. Wozu kann dies führen?
21. Eine Flugstunde ist beendet. Du machst ein De-Briefing und möchtest dem Flugschüler damit ein Feedback geben. Beschreibe kurz wie du vorgehst.
22. Didaktik ist die Theorie und Praxis des Lehrens und Lernens. Was versteht man dabei unter dem didaktischen Viereck?
23. Bei der Planung und Analyse von Unterricht nutzen wir das Berliner Modell. Erkläre stichpunktartig die Zusammenhänge anhand eines eigenen Beispiels.
24. Was versteht man unter einer affektiven Kompetenzdimension und warum lässt sich diese recht schwer überprüfen?
25. Welche Vorteile haben klar formulierte Kompetenzelemente in der Ausbildung? Nenne mindestens vier.
26. Worin unterscheiden sich die Kompetenzelemente von den Kompetenzen?
27. Eine konkrete Zielsetzung ist für eine erfolgreiche Flugausbildung unabdingbar! Daher formuliert man die Kompetenzen SMART. Erkläre anhand eines eigenen Beispiels was genau mit den einzelnen Buchstaben gemeint ist.
28. Eine Kompetenzdimension ist die Fachkompetenz. Nenne drei Beispiele aus der Teilfähigkeit Spezifische Fähigkeiten / Spezialistenwissen.
29. Formuliere die folgenden Kompetenzelemente SMART.
	1. Der Flugschüler fertigt eine Flugplanung an.
	2. Der Flugschüler fliegt gerade aus.
	3. Der Flugschüler weiß, wie er sich in einer Notsituation verhalten muss.
	4. Der Flugschüler ermittelt die Höhe der Wolkenbasis.
30. Beschreibe kurz was man unter einer Sachanalyse versteht und wozu sie gut ist?
31. In welche beiden Bereiche unterteilt man die Lernvoraussetzungen einer Lerngruppe? Nenne jeweils drei Beispiele.
32. Weshalb führe ich bei der Unterrichtsplanung eine Analyse der Lerngruppe durch?
33. Erkläre stickpunktartig den Begriff der „didaktischen Reduktion“ anhand des Kursschemas in der Navigation.
34. Im Rahmen der didaktischen Reduktion kann die Verständlichkeit durch Analogien erhöht werden.
	1. Welche Analogie bietet sich an, wenn der Unterschied zwischen laminarer und turbulenter Strömung veranschaulicht werden soll?
	2. Beschreibe ein weiteres Beispiel.
35. Beschreibe kurz welche Dinge zur methodischen Analyse gehören.
36. Erkläre anhand eines eigenen Beispiels stickpunktartig, was man unter dem Unterrichtsprinzip der Lebensnähe versteht.
37. Zu welchem Thema könnte man zu Beginn ein Brainstorming durchführen? Erläutere kurz warum.
38. Worin besteht die Gefahr bei a) Suggestivfragen und bei b) komplexen Fragen?
39. Was ist der Vorteil von offenen Fragen?
40. Erkläre kurz was ein Briefing und ein De-Briefing enthalten sollte.
41. Was versteht man unter der „sich selbst erfüllenden Prophezeiung“?
42. Mit welchen Maßnahmen kann man gegen Furcht und Angst vorgehen?
43. Beschreibe anhand der Abbildung den Verlauf des Stresspegels a) bei einem Fluganfänger und b) bei einem fortgeschrittenen Flugschüler.
44. Nenne fünf Symptome die auf Stress hindeuten.
45. Was kann der FI tun, um Stress beim Schüler zu vermeiden?
46. Was kann der FI im Fluge tun, wenn der Schüler völlig gestresst ist?
47. Wie könnte man als FI vom Boden aus erkennen, ob der in der Platzrunde fliegende Schüler übermäßig gestresst bzw. überfordert ist und auf welche Weise könnte ich positiv einwirken?
48. Was versteht man unter „sozialer Kommunikation“?
49. Erkläre anhand der Abbildung, welche Arten des Rauschens es in der Kommunikation gibt und warum der Kode für einen Fluganfänger ein Problem darstellen kann. Nenne jeweils ein Beispiel.
50. Weshalb kann der Satz „Du hast nun die Flugplanung schon zum dritten Mal gemacht“ eine so unterschiedliche Bedeutung bzgl. des situativen Rahmens haben?
51. Welche Bedeutung hat der Satz: Man kann unmöglich nicht kommunizieren?
52. Welche vier Dinge braucht der FI für eine gute Kommunikationsfähigkeit?
53. Warum sollte man mit übermäßigem Lob vorsichtig sein?
54. Beschreibe einige Beispiele für ein förderliches nonverbales Verhalten als FI.
55. Stelle kurz den Zusammenhang des Vier-Ohren-Modells anhand von Beispielen dar.
56. Welche der Aussagen ist besser? „Du hast erst die Hälfte der Flugplanung geschafft“ oder „Du hast schon die Hälfte der Flugplanung geschafft“. Begründe deine Antwort.
57. Erkläre kurz den Prozess der Wahrnehmung anhand eines Beispiels.
58. Worin besteht der Unterschied zwischen Sinneswahrnehmung und sozialer Wahrnehmung?
59. Was versteht man unter Selektion bei der Wahrnehmung?
60. Weshalb kann die Selektion bei einem Flugschüler zu gefährlichen Situationen führen?
61. Erkläre den „Pygmalion-Effekt“ hinsichtlich der Lernfähigkeit eines Flugschülers.
62. Wie wirkt sich evtl. der „Kontrastfehler“ auf die Beurteilung eines FIs aus, wenn er hintereinander mit drei unterschiedlichen Schülern fliegt?
63. Erkläre den „Halo-Effekt“ hinsichtlich der Beurteilung einer Leistung durch den FI.
64. Du schulst das erste Mal mit einem neuen Flugschüler. Es ist ein gutaussehender junger Mann, adrett gekleidet. Mehr ist dir nicht bekannt. a) Zu welchem Fehlschluss kann es unter der Berücksichtigung des „logischen Fehlers“ kommen? b) Schildere ein weiteres Beispiel evtl. aus eurer Schülerschaft.
65. Welche Schlussfolgerungen für deinen Umgang mit Flugschülern ziehst du aus der „Macht des ersten Eindrucks“?
66. Denke an das Bild des Dalmatiners. a) Warum erkennen wir hier einen Hund?
b) Übertrage das Beispiel auf die Sichtnavigation.
67. Denke an das „Porträt“ von dem jungen Mädchen / der alten Frau / dem alten Mann. Welche Bedeutung haben diese „Kippbilder“ für den FI in der Ausbildung?
68. Nenne ein eigenes Beispiel aus der Fliegerei, welches zeigt, dass Wahrnehmung vom Kontext abhängig ist.
69. Welche Schlussfolgerungen für deine zukünftige Ausbildungstätigkeit ziehst du aus den grafischen Beispielen (Kippbilder etc.) zur Wahrnehmung?
70. Welchen Schwierigkeitsgrad sollte eine Aufgabe haben, um die Motivation eines Flugschülers optimal auszunutzen?
71. Nenne mind. drei Möglichkeiten, die du als FI hast, dein eigenes Verhalten zu kontrollieren.
72. Erläutere die Gründe, warum theoretische und praktische Ausbildung aufeinander abgestimmt sein sollen.
73. Bei einem neu beginnenden Theorielehrgang hast **du** den ersten Unterricht zu halten. Wie wirst du diese erste Stunde aufbauen und welche Inhalte sind wichtig?
74. Welche Grundkenntnisse sollte ein Flugschüler besitzen, ehe er mit der praktischen Flugausbildung beginnen kann?
75. Wodurch kann der FI für seinen Flugschüler zum Vorbild werden?
76. Nenne mind. 10 Lehrmittel, die den Unterricht effektiver gestalten können.
77. Welche Gründe sprechen für die zahlenmäßige Beschränkung bei den ersten Platzrunden-Alleinflügen deines Flugschülers?
78. Worin können ungenügende Leistungsfortschritte oder Stagnation im Ausbildungsablauf eines Schülers begründet sein?
79. Durch welche Maßnahmen kannst du die Prüfungsbefangenheit eines Schülers positiv beeinflussen?
80. Auf welche Weise kannst du eine „müde Unterrichtsmitarbeit“ aktivieren?

**Fragen zum Ausbildungshandbuch der DE.RP.ATO-01**

**(nur für FI(S) und CRI)**

Das Ausbildungshandbuch (AHB) ist in verschiedene Kapitel aufgeteilt. Im **allgemeinen Teil** sind u. a. Vorbemerkungen zum Lehren und Lernen, besondere Hinweise zur Ausbildung, die Hauptfehlerarten in der Flugausbildung und wichtige Hinweise für die praktische Flugausbildung zu finden. Des Weiteren ist hier ein Lehrplan für die praktische Ausbildung zum Privatflugzeugführer und zum Segelflugzeugführer enthalten. Zu den einzelnen Flugübungen werden auch die Lernziele (besser: Kompetenzelemente), Tipps zur Durchführung, spezielle Hinweise und charakteristische Fehler genannt.

Dann gibt es das Kapitel **AHB FI(S)**, also das Ausbildungshandbuch zur Erlangung der **Segelfluglehrer-Lizenz**. Dort sind die rechtlichen Grundlagen der FI-Ausbildung enthalten und der Ablauf der FI(S)-Ausbildung dargestellt. Danach gibt es verschiedene Praxis-Lektionen, in denen beschrieben wird, welche Lernziele der Anwärter erreichen sollte, was im Briefing zu erklären ist und was praktisch vorgeführt werden soll. Zum Handwerkzeug gehört natürlich auch das AHB LAPL(S) und SPL. Hier sind generelle Hinweise für die Ausbildung zur entsprechenden Lizenz und die Lerninhalte zur theoretischen und praktischen Ausbildung enthalten.

Für den **CRI-Anwärter** wäre ggf. noch das Kapitel **AHB FI(S) TMG** nützlich. Das AHB für den Fluglehrer für die Erweiterung auf TMG. Hier sind ebenfalls Praxis-Lektionen, speziell für TMG, enthalten. Natürlich gehört hier noch das AHB SEP dazu, um die Klassenberechtigung SEP zu erlangen. Dazu wäre ggf. auch die Kenntnis des AHB PPL(A) interessant. Wer auf TMG umschulen wird, benötigt auch noch das AHB TMG.

Die folgenden Fragen beziehen sich auf das **AHB, allgemeiner Teil** und sind mit diesem zu beantworten.

1. Wie lautet die Definition der „Flugzeit“ bei a) Flugzeugen und b) Segelflugzeugen gem. FCL.010?
2. Nenne die fünf Säulen auf denen die relativ hohe Sicherheit im Luftsport basieren.
3. Erläutere stichpunktartig worauf in der organisatorischen Zielsetzung einer Ausbildung geachtet werden muss.
4. Fasse die allgemeinen Grundregeln für einen störungsfreien Flug- und Ausbildungsablauf in fünf Punkten prägnant zusammen.
5. Kritische Flugsituationen und Fehlerursachen sind häufig abhängig von bestimmten Bedingungen. Wie unterscheidet man diese Bedingungen und nenne jeweils zwei Beispiele.
6. Nenne die vier wichtigsten Hauptfehlerarten in der Flugausbildung und erläutere jeweils zwei Ursachen dafür.
7. Der Flugschüler muss sich gerade am Anfang der Ausbildung sehr stark konzentrieren. Weshalb ist es daher wichtig, auf das Blickverhalten des Schülers zu achten?
8. In welchen drei Stufen geht man bei der Demonstration richtig vor?
9. Warum ist es so wichtig, dass sich beim Üben keine Fehler einschleichen?
10. Was ist die beste Methode, um am Ende einer Übungseinheit die Nachbesprechung durchzuführen (De-Briefing)?
11. Erläutere kurz, was der FI unter „Beobachten“ versteht.
12. Nenne die Reihenfolge, in der Fehler korrigiert werden sollen.
13. Zu einer Übungseinheit gehört immer eine Vorflugbesprechung (Briefing), die Flugdurchführung und eine Nachflugbesprechung (De-Briefing). Worauf ist besonders während des Fluges zu achten bzw. was ist zu tun?
14. Nenne die charakteristischen Fehler beim Kurvenwechsel mit 30° - 45° Querneigung.
15. Welches sind die charakteristischen Fehler beim Geradeausflug?
16. Welcher Hinweis wird für die Vorbereitung auf die praktische Luftfahrerprüfung gegeben?