

# Ausbildung und Technik



Der Einsatz von  
Personal Computer  
Based Aircraft Training  
Devices (PCATD) - eine  
Fiktion in Europa?

## 1. Einführung

Diese PCATD, die in Europa bei der JAA und in einigen Ländern bedauerlicherweise unter dem Einfluß der Simulatorindustrie als "Other Training Device" (OTD) abqualifiziert sind, werden von der AOPA-Germany, AOPA-USA, FAA und NASA als Schlüssel zu einer kostengünstigen, professionellen Aus- und Weiterbildung gesehen.

Studien von Hampton 1994 und Taylor 1997 waren die Grundlage des AC-261, in den USA, die zur Zertifizierung und der Akzeptanz der PCATD in der Schulung führten.

Diese AC-261 erlaubt es Piloten nach Part 61 (Ausbildung durch Fluglehrer oder Flugschulen, die nicht von FAA zugelassen sind) und nach Part 141 (FAA zugelassene Flugschulen) auszubilden, indem 10 Flugstunden in einem zugelassenen PCATD für sechs spezifische Ausbildungsaufgaben anerkannt werden.

## 2. Hintergründe

Seit vielen Jahrzehnten sind Flugsimulatoren von der Groß- und Allgemeinen Luftfahrt eingesetzt worden, um einmal die Sicherheit in der Luftfahrt zu erhöhen, zum anderen aber auch die Ausbildung zu beschleunigen.

Die Großluftfahrt setzt Millionen DM teure Full Flight Simulator (FFS) ein, während die Allgemeine Luftfahrt - bei geringerer Anforderung an die Ausbildungsinhalte - hochspezialisierte Flight Training Devices (FTDs) nutzt.

Heute zeigen alle in den USA und der Schweiz durchgeführten Studien und die Erfahrungen an den Flugschulen, daß PCATD sehr wohl einen hohen Wert in der Ausbildung nachweisen können und deshalb verständlicherweise von den traditionellen Simulatorherstellern mit allen Mitteln bekämpft werden, weil sie deren Monopol gefährden.

## 3. Sachstand heute

Die FAA hat bis jetzt die folgende Vorschrift für den Einsatz von PCATDs erlassen:  
AC 61-126 ( 10 FHrs. Flugstundenkredit )

Die Geräte von Jeppesen - FS 2000 - und Aviation Techwares - ELITE - sind bis heute auf nationaler Basis zugelassen. Die Schweiz und Österreich sind in Europa die einzigen modernen Ausbildungsländer, die sich offensichtlich von der traditionellen Simulatorindustrie nicht beeinflussen lassen. Die JAR-STD mit ihren FNPT 1/2 Lösungsansätzen - sind für große Allgemeine Luftfahrt Zentren sicherlich ein Ausweg, für die normale Flugschule jedoch zu teuer.

Die generelle Forderung der Allgemeinen Luftfahrt insgesamt nach einer

- kostengünstigen und effizienten Ausbildung
- günstigen Operation- und Ersatz-Kosten
- Einsatz des PCATD als PC (Multimodale Nutzung)
- Upgrading von Fluglehrern und Flugschulen durch Einsatz des PCATD

werden durch die JAR FNPT 1 und 2 teilweise zwar auch erfüllt, sind aber für die kleinen Flugschulen u.E. nicht einsetzbar, sondern nur im Verbund mehrerer Schulen.

## 4. Ausblick

Die PCATD sind u.E. nicht mehr aufzuhalten. Flight Safety International hat z.B. ein Abkommen mit Microsoft geschlossen, um den FS 98 weiter zu entwickeln.

Allen Gegnern des PCATD sei ins Stammbuch geschrieben, daß sie sich nicht länger um die Dauer von Ausbildungszeiten kümmern sollten, sondern um die Kompetenzerlangung beim Schüler!

Die PCATDs sind wertvolle Geräte zur Weiterbildung für die Allgemeine Luftfahrt. Wieviele Piloten der Allgemeinen Luftfahrt müssen noch gefährdet werden, bis diese den Einsatz der Geräte mit einer geringen Flugstundenzahl honoriert bekommen und damit im Simulator die Flugstunden erfliegen können, die durch die hohen Kosten in Deutschland in der Realität kaum noch zu leisten sind. Die Flugsicherheit erfordert ein schnelles Handeln aller Verantwortlichen.

Ab November können Sie zum Thema eine Broschüre in der AOPA-Geschäftsstelle zum Preis von DM 12,- abrufen.

Geschäftsführer Dieter Pade