MOUNTAIN FLYER AVIATION SERVICE

DEIN WUNSCH

Du möchtest Pilot/Pilotin werden?
Großartig!

DER WEG DORTHIN

WIR HELFEN DIR, IHN ZU ERFÜLLEN
Zunächst einmal ist es eine tolle Entscheidung, Pilot werden zu wollen. Die Fliegerei ist auch heute noch ein Abenteuer. Es lohnt sich, sich darauf einzulassen. Flugzeuge, Technik, Verfahren, Ausbildung, Navigation und Lufträume sind seit dem Beginn der Fliegerei deutlich besser und sicherer geworden. Nicht immer einfacher – aber sicherer.

VORAUSSETZUNGEN

Augenärztliche Untersuchung
Fliegerärztliche Untersuchung
Auszug Fahreignungsregister
Polizeiliches Führungszeugnis
Erste Hilfe/ Führerschein
Ausbildungsvertrag
Enthaftungserklärung
Ausbildungsmeldung

WIE GEHT ES WEITER, WELCHE VORAUSSETZUNGEN SIND ERFORDERLICH?

Zunächst einmal muss jeder, der Pilot werden will, einige Voraussetzungen erfüllen. Neben der medizinischen Tauglichkeit muss auch die charakterliche Eignung gegeben sein, in Deutschland ein Flugzeug verantwortlich führen zu dürfen. Erst dann kann die Ausbildung beginnen.
Du musst also mit einem speziellen Papier zu einem **Augenarzt** gehen und Dich untersuchen lassen. In dem Bericht steht, was der Arzt/die Ärztin zu tun hat.
Damit und mit einem zuvor ausgefüllten Fragebogen gehst Du dann zu einem/einer **Fliegerarzt/Fliegerärztin**. Das sind speziell geschulte Ärzte, die Dich untersuchen und Deine fliegerärztliche Tauglichkeit amtlich feststellen. Fliegerärzte sind unsere Freunde. Wir müssen sie, je nach eigenem Alter, in regelmäßigen Abständen immer wieder besuchen (das Medical läuft ab und muss also regelmäßig erneuert werden – aber ohne Augenarztbesuch). Es gibt aber **klare Ausschlusskriterien** für das Fliegen: z.B. Diabetes Mellitus, bestimmte psychische Krankheiten, bestimmte Herzkrankheiten. Im Zweifelsfall kannst Du auch vor einer Untersuchung den Arzt/die Ärztin erst anrufen und fragen (oder „Dr. Google“).

INFO@ENGELMANN-FLUGSCHULE.DE

0173-2922245

SCHMALLENBERG - RENNEFELD
EDKR 127,090 MHZ

Du benötigst ein sogenanntes **LAPL-Medical** (kein Klasse 1 und kein Klasse 2 Medical). Beim Ausfüllen der Formulare unterstützen Dich gern auch die Fluglehrer in unserer Schule.
Die **charakterliche Eignung** wird durch den Auszug aus dem **Flensburger Zentralregister** und das **polizeiliche**

Führungszeugnis belegt (wer ständig zu schnell fährt oder Banken überfallen hat, gilt nicht unbedingt als zuverlässig). Diese musst Du selbst online oder bei Deinem Einwohnermeldeamt beantragen. Die Ergebnisse und Dein Medical gibst Du dem Ausbildungsleiter. Das Medical bekommst Du nach dem Einscannen zurück und musst es, zusammen mit Deinem **Flugbuch,** Deinem **Ausbildungsnachweis**, Deinem **Personalausweis** und **ggf. Deiner Brille**, Sonnenbrille und **Ersatzbrille** bei jedem Flug dabeihaben. (Flugbuch und Ausbildungsnachweis gibt es vom Ausbildungsleiter.) Dein Erste Hilfe Nachweis wird durch Vorlage Deines Führerscheines anerkannt.
Dann kann der **Ausbildungsvertrag** unterzeichnet und die **Schülermeldung** eingereicht werden.
Erst dann darf mit der Ausbildung begonnen werden.

SCHAFFE ICH DAS?

Wer etwas will, kann es schaffen.
Fliegen ist wie Autofahren und doch ganz anders.
Theorieausbildung und Praxisausbildung führen zum Ziel: die Lizenz!
Fluglehrer sind darin geschult, Menschen das Fliegen beizubringen.
Das tun WIR! Wir helfen Dir, es zu schaffen. Im Team.

AUSBILDUNG

THEORIEAUSBILDUNG

Für die Theorieausbildung brauchst Du ein Buch: „**Motorflug kompakt**, das Grundwissen für die Privatpilotenlizenz“ (Nicht die UL Ausgabe!). Das Buch solltest Du Dir als erstes **in der neuesten Ausgabe** kaufen. Wenn Du anfängst darin zu lesen, weißt Du schon, was Dich erwartet. Theorie wird vorwiegend per Zoom-Meeting in kleinen Gruppen durchgeführt. Dort geht es um die Hintergründe: warum fliegt ein Flugzeug, wie funktioniert ein Motor, welche rechtlichen Bedingungen müssen wir beachten, wie navigiert man? Welches Wetter ist erforderlich und wie erkenne ich Wettergefahren? In welchen Lufträumen darf wer fliegen? Wie funkt man richtig? Welche menschlichen Faktoren sind wann ausschlaggebend für die Fliegerei?
Du bekommst so einen ersten Überblick über die Fliegerei und schon viel Theoriestoff. Dieser wird dann im Herbst und Winter im Unterricht erläutert, vertieft und gemeinsam bearbeitet.
Wichtig: keine Panik bekommen! Der Stoff ist in vielen Bereichen außerhalb unseres bisherigen Erfahrungshorizontes und enthält daher oft „Böhmische Dörfer“. Das klärt sich alles im Unterricht.
Es gibt eine App zum Lernen der Prüfungsfragen. Frage hierzu vorher nach. Es gibt verschiedene Apps und nicht jede ist geeignet. Derzeit nutzen wir Aiviation Exam.
In meiner Flugschule bekommst Du übrigens die Motorflugtheorie

INFO@ENGELMANN-FLUGSCHULE.DE

0173-2922245

SCHMALLENBERG - RENNEFELD
EDKR 127,090 MHZ

vermittelt und nicht eine „abgespeckte UL-Theorie“. Die Ausbildung kann Dir hinterher angerechnet werden und Du brauchst „nur noch“ die Theorieprüfung absolvieren, um den theoretischen Teil der Motorflugausbildung abzuschließen.

PRAXISAUSBILDUNG

Verhalten am Flugplatz
Rettungs- und Sicherheitsgerät
Flug- und Betriebshandbuch
Einweisung Flugzeug
Einweisung Pyrotechnik
Fliegen
Geradeaus fliegen
Fliegen
Steigen und Sinken
Fliegen
Kurvenflug
Kreisflug
Platzrundentraining
Außenlandeübungen
1. Alleinflug
Verhalten in besonderen Fällen
Alleinflüge
Landungen an fremden Plätzen
Überlandflüge über 200 km

PRAXISAUSBILDUNG

Die Praxisausbildung findet auf dafür speziell zugelassenen Ultraleichtflugzeugen statt. Dir wird gezeigt, wie das Flugzeug sich am Boden und in der Luft bewegt und wie Du es selbst steuern kannst. In jeder Flugstunde lernst Du mehr. So geht es Schritt für Schritt voran, bis irgendwann der Lehrer/die Lehrerin aussteigt und Dich zum allerersten Mal ganz allein fliegen lässt. Ein unvergesslicher Moment im Leben eines jeden Piloten/einer jeden Pilotin! Du fliegst 3 Platzrunden um den Flugplatz allein.
Jetzt kommt Abschnitt 2. Du beginnst eigene Überlandflüge mit Fluglehrer vorzubereiten und durchzuführen. Irgendwann in der Ausbildung machst Du auch Flüge über 200 km hinweg mit Fluglehrer. Vorgeschrieben sind mindestens zwei mit Zwischenlandungen.
Du übst Seitenwindlandungen und den Seitengleitflug. Ständige Wiederholungen festigen Deine Kompetenzen.
Wenn Du diesen Abschnitt absolviert und Deine theoretische Prüfung bestanden hast, hast Du die Überlandflugreife erlangt.
Es beginnt die 3. und letzte Phase Deiner Ausbildung: hier übst Du Starten und Landen auf fremden Plätzen und musst selbstständig drei 50 km entfernte Plätze anfliegen, dort landen und wieder zurückkommen.
Bestandteil dieses Abschnitts 3 ist auch die Prüfungsvorbereitung. Du wirst noch einmal in allen Bereichen ausgiebig geschult, bis Du „prüfungsreif“ bist.
Zuletzt wirst Du von einem externen, speziell ausgebildeten Prüfer/einer Prüferin, der/die immer auch Fluglehrer ist, praktisch geprüft. Das dauert mindestens 1 Stunde und beinhaltet einen kurzen Navigationsflug, Vorfliegen von z.B. Kreisflügen, Steigen, Sinken, Notverfahren, Notlandeübungen und Ziellandeübungen.
Das war es dann! Zack und fertig – und es sind schon ca. 1,5 Jahre rum.

DIE KOSTEN

Theorieausbildung

WAS KOSTET DIE AUSBILDUNG?

Einfache Frage: was kostet ein Flugschein?

INFO@ENGELMANN-FLUGSCHULE.DE

0173-2922245

SCHMALLENBERG - RENNEFELD
EDKR 127,090 MHZ

Buch „Motorflug kompakt“
Unterrichtsmaterialien
Flugbuch
Navigationskarten
Ggf. Headset
Praxisausbildung je Stunde
Landegebühren
Ggf. Treibstoffzuschläge
Prüfungsgebühren BZF
Prüfungsgebühren Theorie
Prüfungsgebühren Praxis
Lizenzgebühr

Einfache Antwort: man weiß es nicht! Es kommt darauf an….

Also, mit welchen Kosten darfst Du rechnen?
Für die Meldungen, die Genehmigung zur Ausbildung und die Administrierung Deiner Ausbildung zahlst Du 550 €. Für das Buch Motorflug kompakt ca. 40 €.
Für den Theoriekurs inklusive der Funksprechausbildung 600 €.
Für Unterrichtsmaterialien ca. 180 €. Ein eigenes Headset ist eine sehr gute und sinnvolle Anschaffung, aber auch kostspielig. Ein empfohlenes BOSE A20 Active Noise Reduction (ANR) z.B. kostet ca. 1350 € ein genau so gut geeignetes LIGHTSPEED Delta Zulu mit Akustik-Anpassung, CO-Warner und ANR ebenfalls. Du bekommst aber ein passives Headset zunächst auch gestellt. Du kannst Dir dann überlegen, ob und welches Headset Du Dir kaufen möchtest, denn es gibt auch günstigere (z.B. passive ohne aktive Geräuschunterdrückung) oder auch gebrauchte Headsets auf dem Markt. Flugbuch und Landkarten kosten ca. 50 €.
Fluggebühren liegen derzeit bei 149 € je Stunde während der Ausbildung. Bei Treibstoffpreisanstieg sind jedoch ggf. Zusatzkosten zu entrichten, um dieses aufzufangen. Du musst mindestens 30 Stunden fliegen. Viele brauchen auch mehr Stunden, was oft abhängig ist von Lebensalter und eigenen kognitiven Fähigkeiten.
Diese Kosten sind aber nach Anfall zu zahlen, also nach und nach.
Für Landegebühren berechnet der jeweilige Flugplatz Kosten, die jeder Schüler selbst zu zahlen hat (werden über die Flugschule abgerechnet). Je Landung werden im Durchschnitt ungefähr 6-8 € berechnet, im Einzelfall auch mal mehr.
Bis zur Prüfung hat man ungefähr 120-150 Landungen absolviert (manche brauchen auch 200 oder mehr – egal!). Denn das Landen ist das, was am meisten Herausforderung bringt und daher auch sehr viel trainiert werden muss. Getreu dem Motto: Starten ist Kür – Landen ist Pflicht!
Prüfungsgebühren: für das BZF (Funksprechzeugnis) bei der Bundesnetzagentur in Köln sind ca. 100 € zu zahlen, Theorieprüfung für die Lizenz ca. 120 € (muss vor den ersten Allein-Überlandflügen absolviert werden) und Praxisprüfung ca. 150 €. Für die Ausstellung der Lizenz sind auch ca. 100 € an das Luftsportgerätebüro zu entrichten.
Aus all diesen „kleinen Beträgen“ darfst Du Dir jetzt einen großen basteln, der aber eben viele Unwägbarkeiten hat.
Aber - die Kosten fallen erst nach und nach an. Insofern ist es überschaubar, da sich die Ausbildung durchaus über 1,5 Jahre strecken wird.

DIE PRÜFUNGEN

Prüfungen werden durch einen externen Prüfer/eine externe Prüferin abgenommen:

- BZF Funkprüfung bei der Bundesnetzagentur in Köln
- Theorieprüfung im Multiple-Choice-Verfahren bei einem externen Prüfer
- Praxisprüfung bei einem externen Prüfer

PRÜFUNG

Es sind verschiedene Prüfungen erforderlich, um Deine Lizenz vollwertig in Händen halten zu können.
Zunächst machst Du eine Prüfung bei der Bundesnetzagentur in Köln, um Deine Funksprechrechte zu erhalten. Das nennt sich Beschränkt Gültiges Funksprechzeugnis (BZF II) oder in Englisch (BZF I). Bei der Prüfung gibt es einen theoretischen Teil (Multiple Choice) aus einem veröffentlichten Fragenkatalog. Anschließend musst Du einen Anflug und einen Abflug an einem Verkehrsflughafen simuliert durchführen. Dabei gilt es die eingeübten Sprechgruppen zu nutzen und zu wissen, wie man sich in einem solchen Luftraum verhält. Das hast Du alles im BZF-Unterricht gelernt. Wenn Du das Funksprechzeugnis in Englisch machen möchtest, musst Du einen Teil (An- oder Abflug) in Englischer Sprache durchführen und einen kurzen Text aus einer Luftfahrtvorschrift ins Deutsche übersetzen.
Deine Funksprechrechte gelten lebenslang und das BZF verfällt nicht.

Die **theoretische Prüfung** für die Lizenz erfolgt bei einem Prüfungsrat. Dort bekommst Du 40 Fragen für jedes Lehrfach aus einem Fragenkatalog, Multiple Choice. In Navigation beantwortest Du allgemeine Fragen. Ebenfalls auch hier im Multiple-Choice-Verfahren. Die praktische Navigation, wo Du Kurse berechnen musst und einen Flug planen sollst, sind nun Bestandteil der praktischen Prüfung und werden nicht mehr in der theoretischen Prüfung abgefragt.
Seit 2025 wird die Theorie-Prüfung nur noch online durchgeführt. Das heißt, dass Du zum Prüfer Deinen eigenen Laptop oder Dein Tablett mitbringst und dort einen Zugang zum Prüfungsportal bekommst.
Die Fragen der theoretischen Prüfung sind zu 100% veröffentlicht und Du kannst Dich mit einem Onlinezugang bei der Firma AVIATONEXAM anmelden und diese Fragen gezielt lernen. Der Zugang dient auch der Unterrichtsvorbereitung bzw. /-begleitung. Würdest Du mal in einem Fach durchfallen, kannst Du dieses Fach 3-mal wiederholen. Würdest Du es dann immer noch nicht geschafft haben, müsstest Du alle Fächer wiederholen. Die bestandene Theorieprüfung ist Voraussetzung, um alleine Überland (außerhalb der Sichtweite zum Flugplatz) fliegen zu dürfen. Die Prüfung ist 36 Monate gültig. Bis dahin musst Du dann die praktische Prüfung absolviert haben.

Die **praktische Prüfung** besteht aus einem Flug mit einem Prüfer. Dieser fliegt mit Dir eine zuvor ausgemachte Route, auf die Du Dich i.d.R. einen Tag vorher in Ruhe vorbereiten kannst. Da schaut er, ob Du „den Weg auch findest“ und weißt, wo Du bist. Zugleich prüft er hierbei Deine praktischen Fertigkeiten in Flugvorbereitung und

FERTIG!!! – FAST!

Navigation. Dann fliegt er mit Dir Übungen ab, die Du zuvor immer wieder geübt hast. Hierbei überzeugt er sich davon, dass Du das Flugzeug beherrschst. Dann zeigst Du ihm/ ihr noch, dass Du auch gut landen kannst und bei einer „Notlandeübung“ auch im Notfall landen könntest. Der Flug dauert ungefähr 1 Stunde und 15 Minuten. Danach solltest Du es geschafft haben und er/sie wird Dir gratulieren.
Nach ca. 1-2 Wochen wird Dir dann Deine Lizenz zugesandt, die auch lebenslang gültig ist. Endlich darfst Du die Hallentore aufschieben, Dich in ein Flugzeug setzen und eigenverantwortlich losfliegen (natürlich nach Vorflugkontrolle und Flugvorbereitung – wie Du es gelernt hast).

PASSAGIERE MITNEHMEN

Nach Erhalt der Lizenz darfst Du noch nicht mit Passagieren fliegen.
Dazu brauchst Du noch:

- 3 x mindestens 50 km Überlandflüge allein
- 2 x mindestens 200 km Überlandflüge incl. Zwischenlandung mit Fluglehrer, der letzte davon als „Prüfungsflug“.
- Bescheinigung der Durchführung durch die Flugschule
- Beantragung einer neuen Lizenz mit einem solchen Eintrag für Passagierflüge - Aufwand dafür: ca. 1-2 Wochenenden. (geht auch an 2 Tagen

PASSAGIERFLUGBERECHTIGUNG

Wenn Du Deine Lizenz in Händen hältst, fehlt zunächst noch ein entscheidender Eintrag: die Passagierflugberechtigung.
Ohne diese darfst Du niemanden mitnehmen. Manche brauchen diese gar nicht, weil sie z.B. einen Einsitzer fliegen wollen.
Möchtest Du diese haben, was eigentlich der Normalfall ist, dann musst Du nach dem Erhalt Deiner Lizenz noch einmal mindestens 3 Überlandflüge von je mindestens 50 km Entfernung zurücklegen und noch einmal 2 Überlandflüge mit jeweils mindestens 200 km Entfernung – im Beisein eines Fluglehrers – durchführen. Der zweite Flug ist dann der sogenannte Prüfungsflug, bei dem der Fluglehrer sich überzeugt, dass Du eigenverantwortlich auch mit Passagieren fliegen kannst. Das hört sich zunächst vielleicht eigenartig oder unnötig kompliziert an, begründet sich aber in der Geschichte unserer Fliegerei, als Navigieren und Wetterbeurteilungen ohne GPS, Google Earth und Internet noch deutlich schwieriger waren. Dennoch steht es auch heute noch so im Gesetz und muss folglich auch heute bei UL-Piloten noch durchgeführt werden.

SONSTIGES – GUT ZU WISSEN!

DIE LIZENZ VERFÄLLT! – NICHT!

Die Lizenz verfällt nicht! Dennoch müssen zur Ausübung der Rechte als Pilot einige Dinge erfüllt sein:

- 12 Stunden fliegen innerhalb der letzten 24 Monate
- innerhalb der letzten 24 Monate ein Übungsflug mit Fluglehrer

DIE LIZENZ VERFÄLLT – WENN ICH MAL NICHT FLIEGE?

Falsch! Das war früher so und das Gerücht, dass es immer noch so sei, hält sich tapfer! Deine Lizenz ist lebenslang gültig.
Trotzdem musst Du in den letzten 24 Monaten mindestens 12 Stunden und mindestens 1 Stunde mit Fluglehrer (Übungsflug) geflogen sein. Nachweis ist das Flugbuch. Dort bescheinigt Dir dann der jeweilige Fluglehrer, dass er mit Dir einen Übungsflug von mindestens einer Stunde geflogen ist.
Solltest Du die Bedingungen mal nicht erfüllen, weil Du z.B. mal länger im Ausland oder krank warst, darfst Du erst einmal nicht mehr allein fliegen. Ein Fluglehrer muss noch einmal mit Dir fliegen und darf Dir einen Flugauftrag ausstellen, wonach Du „unter Aufsicht“ allein fliegen darfst, bis Du die Bedingungen wieder erfüllst. Man kann jedoch auch eine sogenannte Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer fliegen. Dieser fliegt dann mindestens eine Stunde mit und bewertet, ob man noch/ wieder befähigt ist, allein und mit Passagieren zu fliegen.
All das dient unserer aller Sicherheit und unserer ungetrübten Flugdurchführung.

SICHER IST SICHER!

Was ist mit meiner Lebens-/Unfallversicherung? Haftet die?

VERSICHERUNGEN

Unsere Ausbildung erfolgt nach sehr hohen Sicherheitsstandards. Jeder Fluglehrer möchte nach dem Flug zu seinen Freunden, Familienangehörigen etc. – wie Du sicherlich auch.

INFO@ENGELMANN-FLUGSCHULE.DE

0173-2922245

SCHMALLENBERG - RENNEFELD
EDKR 127,090 MHZ

Was ist, wenn ich etwas kaputt mache?

Für den Fall, dass jedoch dennoch einmal etwas schief gehen sollte, sind die Flugzeuge versichert – jedoch mit Selbstbeteiligung.
Du selber solltest Dich selber bereits angesichert haben, z.B. durch Lebens-/Unfallversicherungen.
Zunächst gilt hierfür, dass i.d.R. alle solche Versicherungen das Flugrisiko abdecken. Häufig haben diese aber eine Anzeigepflicht. Es empfiehlt sich also, seine Lebens-/Unfall- Versicherungen auf den Flugsport hinzuweisen und sich dort eine Deckungszusage einzuholen.

Für die Schäden am Ausbildungsgerät haftet der Verursacher. Das ist in der Regel der verantwortliche Luftfahrzeugführer. Immer dann, wenn Du mit Fluglehrer fliegst also dieser (wenn Du, logischerweise, nicht grob fahrlässig bzw. mutwillig einen Unfall herbeiführst).
Wenn Du allein fliegst, dann haftest natürlich Du selbst. Um dieses Risiko für Dich jedoch gering zu halten, sind die Flugzeuge Vollkasko versichert. Es gilt jedoch in jedem Fall eine Selbstbeteiligung von 5.000€. Hier gegen kannst Du Dich jedoch auch noch selbst versichern. Deine Haftpflichtversicherung haftet i.d.R. dafür nicht!
Da Du als Schüler nicht Passagier, sondern Besatzungsmitglied bist, haftet die abgeschlossenen Passagierhaftpflichtversicherung nicht. Hierfür haben die Flugzeuge in der Schulung eine sog. Sitzplatzunfallversicherung über 20.000€. Willst Du besser abgesichert sein, empfiehlt sich eine eigene Unfallversicherung. Fragen hierzu kann Dir ein Versicherungsfachmann/ -fachfrau erläutern.

INFO@ENGELMANN-FLUGSCHULE.DE

0173-2922245

SCHMALLENBERG - RENNEFELD
EDKR 127,090 MHZ