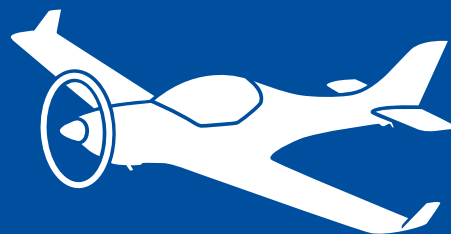


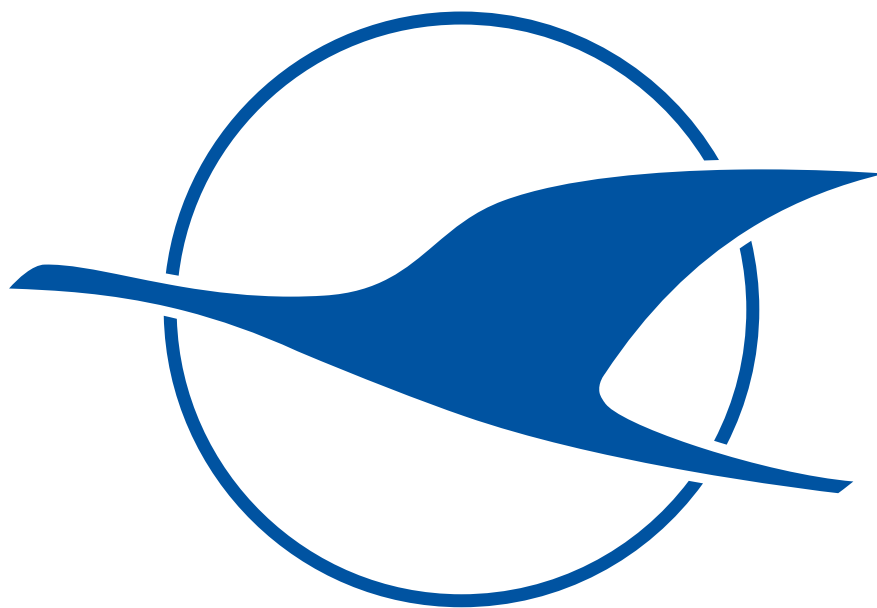
Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr (BMV)

Ausbildungshandbuch für Luftfahrerschulen



Ausbildungsdokumentation:
digitale End-to-End-Prozesse

Vereinsflieger.de



zur Ausbildung von Luftsportgeräteführern auf
aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen und aerodynamisch
gesteuerten leichten Luftsportgeräten entspr. § 1 Abs. 4 LuftVZO
»Allgemeiner Teil«

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Handbuch ist urheberrechtlich geschützt und darf nicht ohne vorherige Genehmigung durch das DAeC-Luftsportgeräte-Büro (LSG-B), auch nicht auszugsweise, vervielfältigt, gespeichert oder veröffentlicht werden.

**Kurzanleitung:**

Die vorliegende Datei ist als interaktive pdf-Datei angelegt. Klicken Sie mit dem Mauszeiger auf die Richtungspfeile (1), können Sie im Dokument vor - und zurückblättern. Klicken Sie mit dem Mauszeiger am unteren Bildrand (ab Seite 4) auf den blauen, nach links gerichteten Pfeil, springen Sie automatisch in das Inhaltsverzeichnis zurück. Klicken Sie im Inhaltsverzeichnis auf einen Begriff, springen Sie automatisch auf die gewünschte Seite. Dialogfeld «Suche» öffnen: Bei gedrückter Strg.-Taste drücken Sie den Buchstaben «F». Es öffnet sich am oberen rechten Bildrand ein Dialogfeld für einen Suchbegriff. Mit «Enter» wird die Suche aktiviert.



Inhaltsverzeichnis

1.0 Vorwort	6
1.0 Allgemeiner Teil	7
2.0 Ausbildungsgenehmigung	9
3.0 Allgemeine Rechtsgrundlagen	9
4.0 Vorschriften des Handbuchs	9
4.1 Allgemeines	9
4.2 Aufbewahrung, Kenntnisnahme (🔍), Berichtigung, Verteilung	9
5.0 Teil Organisation	10
5.1 Organisation von Luftfahrerschulen	10
5.2 Aufsicht	10
5.3 Organisation und Anschriften	10
5.4 Anforderungen an eine Luftfahrerschule	10
5.4.1 Dokumentation der Flugausbildung	11
5.4.2 Ausbildungskonzept	11
5.4.3 Lehrräume	12
5.4.4 Flugvorbereitungsraum	12
5.4.5 Lehrmittel und Lernhilfen	12
5.4.6 Vereinsausbildungsleiter (VAL) und Lehrpersonal	12
5.4.7 Fluglehrer	12
5.4.7.1 Anmeldung Fluglehrer (➡ LSG-B)	13
5.4.7.2 Abmeldung Fluglehrer (➡ LSG-B)	13
5.4.8 Theorielehrer	13
5.4.9 Ausbildungsaufzeichnungen	13
5.4.10 Luftsportgeräte	14
5.4.10.1 Anmeldung Luftsportgerät (➡ LSG-B)	14
5.4.10.2 Abmeldung Luftsportgerät (➡ LSG-B)	14
5.4.11 Flugplätze	15
5.4.12 Außenlandegelände	15
5.4.13 Lehrplan	15
5.4.14 Technische Akte (Lebenslaufakte Gerät)	15
5.4.15 Vorschriften	15
5.5 Beschreibung der Aufgabenbereiche	16
5.5.1 Aufgabenbereiche des Erlaubnisinhabers (hier: zuständige Landesverbände)	16
5.5.2 Aufgaben des Vereinsausbildungsleiters (VAL)	16
5.5.3 Jährlicher Ausbildungsbericht	18
5.5.4 Aufgaben der Fluglehrer	18
5.5.5 Fluglehrerassistenten	19



5.5.5.1	Assistentenzeit	19
5.5.6	Nachweis der Tätigkeiten als Fluglehrer	19
5.5.7	Abschluss von Versicherungen	20
6.0	Ausbildungsbetrieb	20
6.1	Organisation und Verantwortlichkeit	20
6.2	Aufgaben	20
6.2.1	Aufgaben des technischen Betriebsleiters (TB)	21
6.3	Flugklares Flugzeug	21
6.4	Tägliche Kontrolle der Luftfahrzeuge	21
6.5	Technische Mängel	22
6.6	Besondere Meldepflichten: Meldung von Unfällen und Störungen	22
7.0	Leitfaden für die Ausbildung	23
7.1	Persönliche Voraussetzungen für eine Ausbildung zum Luftsportgeräteführer	23
7.1.1	Anmeldung Bewerber (Landesverband & LSG-B)	23
7.2	Beginn der Ausbildung	24
7.3	Theoretische und praktische Ausbildung	24
7.3.1	Pyrotechnische Unterweisung:	24
7.3.2	Sprechfunkzeugnis	24
7.4	Dauer der Ausbildung	24
7.5	Online-Unterricht und Selbststudium	24
7.6	Pyrotechnik	25
7.7	Fluggenehmigung	25
7.8	Überlandflüge / Streckenflüge (Begriffsbestimmungen)	26
7.8.1	Definition 100 km-Flug	26
7.8.2	Definition 200 km-Flug	26
7.9	Abschluss der Ausbildung und Anmeldung zur Prüfung	26
7.9.1	Theorieprüfung	26
7.9.2	Praktische Prüfung	27
7.10	Unterschiedsschulung auf Luftsportgeräten (Zweites Muster)	29
8.0	Berechtigungen	30
8.1	Passagierberechtigung	30
8.2	Schleppberechtigung (Luftfahrzeuge oder Banner)	30
9.0	Gültigkeit der Lizenz für Luftsportgeräteführer	31
9.2.1	Fehlende Voraussetzungen	31
10.0	Teil Fluglehrer	32
10.1	Ausbildung zum Fluglehrer für aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte	32
10.1.1	Antragstellung	32
10.2	Ausbildungsbetrieb	32
10.3	Qualifikation des Lehrpersonals	32
10.4	Fluggerät	32
10.5	Fluggelände	32





10.6 Voraussetzungen zur Teilnahme an einem UL-Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang.....	32
10.7 Fluglehrer-Lehrgang zum Erwerb der Assistenten-Berechtigung.....	33
10.8 Fluglehrer-Assistenten-Ausbildung.....	34
10.9 Beschreibung der Ausbildung und der Ausbildungsinhalte.....	34
10.10 Wegfall des Assistentenstatus.....	34
11.0 Umschulungslehrgang zum Erwerb der Lehrberechtigung.....	35
11.1 Voraussetzungen für Bewerber mit einer FI(A)- oder FI(S)-Berechtigung.....	35
11.2 Umfang der theoretischen Ausbildung.....	35
11.3 Umfang der praktischen Ausbildung.....	36
11.4 Theoretische Prüfung.....	36
11.5 Praktische Prüfung.....	36
11.6 Erleichterungen.....	36
11.7 Antrag auf Ausstellung der Berechtigung Fluglehrer.....	36
12.0 Verlängerung der Lehrberechtigung.....	37
13.0 Aerodynamisch gesteuerte leichte Luftsportgeräte (§ 1 Abs.4 LuftVZO).....	37
13.1 Ausbildungsvoraussetzungen.....	37
13.2 Beschreibung der Ausbildung und der Ausbildungsinhalte.....	37
Anhang 1: Luftsportgeräteführerschein: Übersicht zum Lizenzerwerb.....	38
Anhang 2: Übersicht zuständige Stellen.....	42
Anhang 3: Auszüge aus der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV).....	43
Anhang 4: Liste der Trainingshandbücher (THB) Anhang 4:.....	46
Anhang 5: Übersicht zum Ablauf der Dokumentation für Bewerber ohne Vorbildung.....	47
Anhang 6: Übersicht Pflichtdokumente Ausbildung.....	48





1.0 Vorwort

Schon immer war eine gute Ausbildung die Basis für sicheres Fliegen. Wir bewegen uns nicht allein in einem ungestörten Umfeld, sondern teilen uns den Luftraum mit vielen Akteuren – darum versteht es sich von selbst, dass Rücksichtnahme und ein Verständnis für die notwendigen Regeln und Vorgaben zum Rüstzeug jedes Piloten gehören sollten.

Fliegen ist aber noch weit komplexer. Es braucht zum Beispiel auch Wissen über die Technik und die physikalischen Voraussetzungen (Warum können wir fliegen?), Kenntnisse und die Umsetzung der Wetterinformationen (Wann können wir fliegen?), Können bei der Navigation (Wo können wir fliegen?). Dies alles gehört zu den Grundlagen in der Ausbildung. All diese Kenntnisse fließen dann natürlich auch in die Vorbereitung jedes Fluges und müssen überdies unter den Gesichtspunkten eines „Fehlermanagements“ beachtet werden.

Dieses Ausbildungshandbuch bildet hierfür den Grundstock. Es wurde von einer Gruppe von Fluglehrern entwickelt, die nicht nur über sehr viel Erfahrung verfügen, wichtige Sicherheitsvorschriften kennen und umsetzen sowie das nötige Grundlagenwissen mitbringen, sondern die schlichtweg auch von einem weiteren Gedanken getragen werden: Das Fliegen soll Spaß machen! Die Verbindung all dieser Aspekte ist aus meiner Sicht hier hervorragend gelungen.

Das Handbuch ist ein „lebendiges“ Werk – mit dem Ziel, die Ausbildung zu vereinheitlichen und (wo immer notwendig) zu verbessern. Es soll die Fluglehrer unterstützen und jeden ermuntern, seine Anregungen und Gedanken dem Team mitzuteilen. Einzelne Vorschläge werden gemeinsam erörtert und bei allgemeiner Zustimmung auch übernommen. Das Ergebnis soll eine gemeinschaftlich erschaffene und einheitliche Grundlage der Ausbildung sein.

Freuen wir uns über ein Gemeinschaftswerk, das die Voraussetzungen dafür schafft, dass wir in einem immer komplexeren Umfeld mit zunehmend anspruchsvollem Fluggerät weiterhin eine gute Sicherheitskultur pflegen und mit Freude in die Luft gehen können.

Mein herzlicher Dank geht an die Verfasser dieses Handbuchs für ihre wertvolle Arbeit – verbunden mit der Hoffnung, dass alle Fluglehrer es übernehmen, Kritik und Verbesserungen offen einbringen und Entscheidungen in der Gruppe zum weiteren Vorgehen akzeptieren. Lasst uns weiterhin daran arbeiten, den Luftsport sicher, attraktiv, professionell, aber auch mit der notwendigen Freude zu gestalten und dabei mit einer gemeinsamen Stimme zu agieren.

Die Bestimmungen dieses Handbuches treten mit Wirkung vom 15.08.2025 in Kraft.

Braunschweig, 12.08.2025

Deutscher Aero Club e.V.

Gez. Vizepräsident Regionen Mike Morr





1.0 Allgemeiner Teil

1.1 Versionskontrolle

Version	Datum	Änderung	durch
90 AHB 1.0	15.08.2025	Ersterstellung	Hamman, Peter Heuberger, Bernd Ölschläger, Harald

1.2 Verteilerliste in elektronischer Form

Empfänger	Anzahl Exemplare
Bundeskommision Ultraleicht BuKo UL	1
Luftsportgeräte-Büro (LSG-B)	1
Geschäftsstelle des DAeC e.V. (Beauftragter)	1
Vereinsflieger.de	1

1.3 Verteilerliste und Dokumente im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de)

Dieses Dokument sowie weitere für die Luftfahrerschule verbindliche Dokumente sind in der jeweils aktuellen Fassung im Programm [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) unter folgendem Pfad verfügbar.

➞ Reiter "zutreffender Mitgliedsverein¹"

➞ Menüpunkt "Dokumente"

➞   Luftsportgeräte-Büro

➞ DAeC UL-Ausbildungshandbuch.VF (➞ 90 AHB)

➞ DAeC UL-Ausbildung Trainingshandbücher.VF (➞ THB91, THB92, THB93 ...)

1.4 Herausgeber

Deutscher Aero Club e.V.

Hermann-Blenk-Str. 28

38108 Braunschweig

Telefon: +49 53123540 - 0

www.daec.de

¹ Hier ist der Name Ihrer Ausbildungsorganisation gemeint (z.B. Sportfluggruppe Lilienthal)





1.5 Abkürzungsverzeichnis

Im Folgenden werden die in diesem Handbuch verwendeten Abkürzungen aufgezeigt und beschrieben.

Abkürzung	Terminus	Beschreibung
AHB	Ausbildungs <u>h</u> andbuch	
BFU	Bundesanstalt für Flugunfall <u>u</u> ntersuchungen	www.bfu-web.de
BMV	Bundesministerium für Verkehr	Abteilung Luftfahrt (LF)
DAeC	Deutscher Aero Club e.V.	
LBA	Luftfahrtbundesamt	www.lba.de
LSG-B	Luftsportgeräte-Büro	https://lsgb.daec.de
LTA	Lufttüchtigkeitsanweisung	
LuftPersV	Verordnung über Luftfahrtpersonal	
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz	
LuftVG	Luftverkehrsgesetz	
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung	
LuftVZO	Luftverkehrszulassungsordnung	
THB	Trainings <u>h</u> and <u>b</u> uch	
VAL	Vereins <u>a</u> usbildungsleiter	
VF	Vereinsflieger.de	www.vereinsflieger.de

1.6 Bedeutung verwendeter Piktogramme

Piktogramm	Bedeutung
	Online verfügbar
	Download
	Upload
	Kenntnisnahme
	Wichtiger Hinweis Erhöhte Aufmerksamkeit
	Meldung im Vereinsflieger.de erfolgt (durch den Landesverband akzeptiert)

1.7 Gender-Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.





2.0 Ausbildungsgenehmigung

Die Geschäftsführung der Luftfahrschule/Verein hat die Ausbildungsgenehmigung und weitere Genehmigungen/Erlaubnisse/Dokumente zentral zu führen.

- ▶ die Satzung des Landesverbands (ggf. homepage des Landesverbandes)
- ▶ Auditberichte der Luftfahrschule

Die jeweilige Luftfahrschule arbeitet selbstständig und eigenverantwortlich. Für Fragen zur Ausbildungsgenehmigung wenden Sie sich bitte an die Geschäftsführung der Luftfahrschule.

3.0 Allgemeine Rechtsgrundlagen

Die Ausbildung zum Luftsportgeräteführer im DAeC e.V. erfolgt nach den Vorschriften

- ▶ Luftverkehrsgesetz LuftVG
- ▶ entsprechend § 1 Abs. 4 LuftVZO
- ▶ entsprechend der LuftPersV
- ▶ vorliegendes Ausbildungshandbuch für DAeC-Luftfahrschulen
- ▶ Trainingshandbücher (Lehrpläne im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de)) der einzelnen Lehrgänge des LSG-B

Alle oben genannten Literaturquellen in der jeweils gültigen Fassung!

4.0 Vorschriften des Handbuchs

4.1 Allgemeines

Die Vorschriften dieses Ausbildungshandbuches (AHB) gelten für die Ausbildung aller genehmigten theoretischen und praktischen Ausbildungen im Bereich der aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräte. Für den technischen Bereich gelten die Vorschriften der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgeräten (LuftGerPV).

4.2 Aufbewahrung, Kenntnisnahme (🔍), Berichtigung, Verteilung

Dieses Ausbildungshandbuch (AHB) wird vom Beauftragten stets auf dem neuesten Stand gehalten. Die Kenntnisnahme des vorliegenden AHB ist von den VAL durch eine schriftliche Erklärung zu bestätigen. Flug- und Theorielehrer, Fluglehreranwärter und Technische Leiter sowie der Vereinsvorstand, der im Rahmen der globalen Erlaubnis zur theoretischen und praktischen Flugausbildung zugelassenen Vereine haben die Kenntnisnahme mindestens einmal jährlich zu dokumentieren. Als alternative Bestätigungsform wird eine Umfrage² zur Kenntnisnahme im Programm [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) akzeptiert.

Berichtigungen, Änderungen und Ergänzungen des AHB werden durch den Beauftragten herausgegeben. Das Ausbildungshandbuch muss allen am Ausbildungsbetrieb beteiligten Personen in der jeweils gültigen Fassung jederzeit zugänglich sein.

2 Im VF unter „Mitglieder befragen“ / Umfragen oder auf Nachfrage beim LSG-B: Kurzanleitung erhältlich





5.0 Teil Organisation

5.1 Organisation von Luftfahrschulen

Mit dem Vertrag über die Einwilligung der Beauftragung hat das Bundesministerium für Verkehr (kurz: BMV) dem Deutschen Aero Club e.V. (DAeC) die Wahrnehmung der öffentlichen Verwaltungsaufgaben übertragen. Damit ist der DAeC (kurz: Beauftragter) verpflichtet, die ihm übertragenen Aufgaben zu erfüllen. Der Beauftragte hat damit eine besondere Verantwortung übernommen und ist u.a. dazu verpflichtet, eine dem technischen Stand der Ultraleichtflugzeuge erforderliche und angepasste Ausbildung in den von ihm zugelassenen Ausbildungsstellen zu gewährleisten. Damit dies standardisiert und konsequent durchgeführt werden kann, hat der DAeC ein modernes Ausbildungshandbuch (AHB) erarbeitet, das die notwendigen Bedingungen und Aufgaben zur Führung einer modernen Luftfahrschule beschreibt. Ein zentrales Element dieser Überarbeitung war dabei die konsequente Realisierung einer digitalisierten Verwaltung mittels eines zeitgemäßen Online-Verwaltungssystems, hier: [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de). Dieses Handbuch richtet sich daher an die Landesverbände und Flugschulen, die diese Software einsetzen.

5.2 Aufsicht

Die Einrichtung und Führung einer Luftfahrschule unterliegt der ständigen Aufsicht des Beauftragten. Der Erlaubnisinhaber (bei Luftsportvereinen der Vorstand) ist daher stets für die ordnungsgemäße Führung der Luftfahrschule, die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und Auflagen, welche mit der erteilten Erlaubnis verbunden sind, verantwortlich.

Überprüfungen der Luftfahrschule durch den Beauftragten können in regelmäßigen Abständen, bei Unregelmäßigkeiten sowie Verstößen gegen die Vorschriften oder Verordnungen und Richtlinien kurzfristig, durch beauftragte Sachverständige stattfinden.

5.3 Organisation und Anschriften

Hier sind die wichtigen Punkte über die Organisation der Luftfahrschule sowie die Organisation(en) und Adresse(n) der nach § 26 LuftPersV zuständigen Stelle(n) beschrieben.

- ▶ Organisationsplan der Luftfahrschule (Funktionsträger im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) gepflegt und, soweit erforderlich, an das [LSG-B](#) gemeldet)
- ▶ Anschriften der Luftfahrschule (im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) gepflegt und an das [LSG-B](#) gemeldet)
- ▶ Anschriften der nach § 26 LuftPersV zuständigen Stelle (Anhang 2)

5.4 Anforderungen an eine Luftfahrschule

Die Einrichtung und die Aufrechterhaltung einer Luftfahrschule setzt mindestens die im folgenden beschriebenen Rahmenbedingungen voraus, welche regelmäßig, spätestens alle drei Jahre durch den Landesverband überprüft werden (Vereins-Audit)³. Die Lehrmittel, das Lehrpersonal, der VAL, die Betriebsgrundlagen, die Luftfahrzeuge und die für die Ausbildung vorgesehenen Flugplätze müssen dabei folgenden Anforderungen entsprechen.

3 Die im Landesverband ggf. anstehenden ATO-Audits in den Mitgliedsvereinen können im Falle einer ebenfalls vorhandenen Flugschule (UL) um das Vereins-Audit (UL) ergänzt werden.





5.4.1 Dokumentation der Flugausbildung

Die Anforderungen an die Dokumentation der Flugausbildung sind vielfältig und umfassen sowohl persönliche Dokumente als auch spezifische Unterlagen, die während des Ausbildungsbetriebs benötigt werden. Dazu gehören u.a. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Lizenzen und Berechtigungen, Medicals, Identitätsausweise, persönliche Flugbücher und ggf. weitere spezifische Nachweise. Im Sinne einer ununterbrochenen Verfügbarkeit und einer standardisierten Ablagestruktur, ist für die Dokumentation der Flugausbildung das Programm [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) zu nutzen (Vgl. 5.1). Ein Teil der vorgenannten Dokumente sind zeitlich befristet oder von anderen Faktoren abhängig. Der [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) unterstützt durch eine automatisierte Prüfung dieser Faktoren im Hintergrund das Vorliegen der erforderlichen Rechte für das Luftsportgerät den Flugschüler und den Fluglehrer. Sind die Daten sorgfältig gepflegt, ist das Zustandekommen eines Fluges ohne die dazu gehörenden Rechte quasi ausgeschlossen. Schon vor dem Ablauf der Gültigkeit wird auf das Ablaufdatum hingewiesen. Der Zeitraum bis zum Ablauf der Gültigkeit eines oben genannten Faktors kann dabei individuell festgelegt werden.

Die persönlichen Flugbücher sind entsprechend der NfL 2021-2-602 zu führen (elektronische Flugbücher sind zugelassen).

 Lizenzen und Tauglichkeitszeugnisse haben eine Vorder- und eine Rückseite. Sie sind daher als ein zweiseitiges Dokument (*.pdf) anzulegen.

5.4.2 Ausbildungskonzept

Die im Punkt 5.1 beschriebene moderne Luftfahrerschule verfolgt ein grundlegend verändertes Ausbildungskonzept. Das Ausbildungshandbuch und die dazugehörigen Trainingshandbücher sind eng aufeinander und auf die Verwaltung im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) abgestimmt.

Das vorliegende Ausbildungshandbuch für Luftfahrerschulen beschreibt die allgemeinen Fragen zu Verwaltungsverfahren und den notwendigen Dokumentationen. Die Trainingshandbücher (THB) beschreiben die einzelnen Ausbildungslehrgänge. Sie befassen sich mit einer zielorientierten Ausbildung und schrittweise aufeinander aufbauenden Übungen. Abhängig von der Ausgangssituation zum Beginn der gewünschten Ausbildung (Ersterwerb einer Lizenz oder Erweiterung einer bestehenden Berechtigung) ergeben sich spezifische Erfordernisse. Die THB berücksichtigen dabei alle rechtlichen Grundlagen und beschreiben die geforderten Lehrpläne in Theorie und Praxis. Alle Erfordernisse werden lückenlos und zielgerichtet absolviert und dokumentiert.

Workflow:

Dem gewünschten Ausbildungsziel des Flugschülers wird zunächst der passende Lehrplan zugeordnet und angelegt. Die dazu im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) bereitgestellten Lehrpläne für Luftsportgeräteführer sind im Nummernkreis 90 zusammengefasst. Eine Liste aller verfügbaren Trainingshandbücher (THB) finden sich im Anhang 4.





Alle notwendigen Dokumente zur Ausbildung werden im **Vereinsflieger.de** hochgeladen. Der Lehrplan wird danach über den **Vereinsflieger.de** automatisch an das **LSG-B** übertragen. Damit sind bereits alle Voraussetzungen für den Ausbildungsbeginn erfüllt (Details siehe 7.1.1). Die Ausbildung kann beginnen.

Ein überwiegender Teil der bestehenden Flugschulen, die mit **Vereinsflieger.de** Segelflug- und Motorflugausbildung betreiben, organisieren und dokumentieren die Flugausbildung rechtssicher mittels eines zentralen Ausbildungshandbuchs und dazugehöriger Trainingshandbücher. Dieses seit Jahren erfolgreiche Konzept wird nun auch in der Ausbildung von Luftsportgeräteführern Anwendung finden.

5.4.3 Lehrräume

Für die Ausbildung muss mindestens ein Lehrraum vorhanden sein. Der Lehrraum muss nach Größe, Beschaffenheit und Einrichtung einen sachgemäßen Ausbildungsbetrieb zulassen.

5.4.4 Flugvorbereitungsraum

Für Zwecke der Flugvorbereitung muss ein Flugvorbereitungsraum mit allen erforderlichen Einrichtungen für die Flugvorbereitung zur Verfügung stehen.

5.4.5 Lehrmittel und Lernhilfen

Als Lehrmittel sind geeignete Unterrichtsunterlagen für alle Fächer vorzuhalten.

5.4.6 Vereinsausbildungsleiter (VAL) und Lehrpersonal

Der VAL muss mindestens drei Jahre als Fluglehrer (FI)⁴ tätig gewesen sein. Der VAL muss im Besitz einer gültigen Erlaubnis sein. Er muss ferner im Besitz derjenigen Lehrberechtigung sein, die für die Art der an der Luftfahrschule betriebenen praktischen Ausbildung vorgeschrieben ist. Der VAL muss besondere Kenntnisse im Luftrecht sowie besondere organisatorische Fähigkeiten nachweisen. Der Nachweis kann in Form eines Prüfungsgesprächs sowie anhand der organisatorischen Vorkehrungen zur Erteilung der Erlaubnis an die Luftfahrschule geführt werden.

Der VAL wird über den **Vereinsflieger.de** an das **LSG-B** gemeldet.

5.4.7 Fluglehrer

Fluglehrer dürfen nur auf solchen Luftsportgeräten eingesetzt werden, welche sie nach der ihrer Lehrberechtigung zugrundeliegenden Lizenz selbst verantwortlich führen dürfen (LuftPersV § 96).

Für jeweils bis zu zehn Bewerber, die an der Ausbildung gleichzeitig teilnehmen, muss mindestens ein Fluglehrer zuständig sein. Der Beauftragte kann verlangen, dass für eine geringere Zahl von Bewerbern ein Fluglehrer zuständig ist, wenn dies die Art der Luftfahrschule erfordert.

4 Praktische Lehrtätigkeiten als Segel- oder Motorflug-Fluglehrer (Fläche) können dabei angerechnet werden.





Die Fluglehrer müssen über den **Vereinsflieger.de** an das **LSG-B** gemeldet werden.

5.4.7.1 Anmeldung Fluglehrer (→ LSG-B)

Voraussetzung für die Anmeldung eines Fluglehrers:

Der Verein nutzt das Meldeverfahren im **Vereinsflieger.de**. Vor der Anmeldung an das **LSG-B** müssen folgende Dokumente im **Vereinsflieger.de** für den anzumeldenden Fluglehrer hochgeladen (📁) worden sein:

- ▶ gültiger Luftsportgeräteführerschein mit FI-Berechtigung
- ▶ gültiges Tauglichkeitszeugnis (mindestens LAPL-Zeugnis).
- ▶ Nachweis der Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle durchgeführten oder anerkannten Fortbildungslehrgang. Im Falle einer erworbenen Lehrberechtigung gilt das Prüfungsprotokoll.
- ▶ Nachweis Sprechfunkrechte

Nach vollständiger Pflege der erforderlichen Daten wird der Fluglehrer unter **Persönliche Daten / Verband / Fluglehrer** durch das Betätigen des Buttons **Fluglehrer anmelden** an den Verband gemeldet. Der Landesverband „akzeptiert“ diese Meldung. Automatisch wird dabei die Anmeldung an das **LSG-B** übermittelt.

5.4.7.2 Abmeldung Fluglehrer (→ LSG-B)

Der Verein nutzt das Meldeverfahren im **Vereinsflieger.de**. Der Fluglehrer wird unter **Persönliche Daten / Verband / Fluglehrer** durch das Betätigen des Buttons **Fluglehrer abmelden** beim Verband abgemeldet. Der Landesverband „akzeptiert“ diese Meldung. Automatisch wird dabei die Abmeldung an das **LSG-B** übermittelt.

- ▶ Damit darf dieser Fluglehrer im Rahmen des **LSG-B** nicht mehr ausbilden.
- ▶ Dieses Verfahren ist analog anzuwenden, wenn ein Fluglehrer aus seinem Verein ausscheidet.

5.4.8 Theorielehrer

Das Lehrpersonal für den theoretischen Unterricht muss fachlich und pädagogisch geeignet sein. Jeder Theorielehrer hat seine Eignung anhand von ihm erarbeiteter Unterlagen für den Unterricht sowie in einer Lehrprobe in dem Fach, für das er vorgesehen ist, nachzuweisen. Der Beauftragte kann im Einzelfall von der Lehrprobe absehen, wenn die vorgesehene Lehrperson nachweislich als Lehrer in dem betreffenden Fach tätig gewesen ist.

5.4.9 Ausbildungsaufzeichnungen

Luftfahrerschulen für Luftsportgeräteführer haben im **Vereinsflieger.de** zeitnah die Aufzeichnungen zu führen (Lehrpläne). Idealerweise werden die Ausbildungsflüge der jeweiligen Übung zugeordnet. Damit ist das Datum, das Gelände, der Bewerber und der Fluglehrer sowie die Art und Anzahl der Übungen je Bewerber dokumentiert. Besondere





Vorkommnisse sind aufzuzeichnen (Kommentarfeld nutzen). Diese Aufzeichnungen sind im **Vereinsflieger.de** zu führen.

5.4.10 Luftsportgeräte

Luftsportgeräte müssen in einer Zahl zur Verfügung stehen, die eine zügige Ausbildung der Bewerber ermöglicht.

Die Luftsportgeräte müssen für den Ausbildungszweck geeignet sein. Der Beauftragte kann in Ergänzung zu den Bau-, Betriebs- und Ausrüstungsvorschriften eine zusätzliche Ausrüstung für die bei der Ausbildung verwendeten Luftsportgeräte vorschreiben, wenn dies für den Ausbildungszweck oder die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist. Luftsportgeräte dürfen die festgelegten Lärmgrenzwerte nicht überschreiten. Sie müssen zum Verkehr zugelassen und ausreichend versichert sein. Leichte Luftsportgeräte nach § 1 Abs. 4 LuftVZO müssen mustergeprüft und ausreichend versichert sein.

Grundsätzlich sind alle Betriebsanweisungen des Herstellers des zur Schulung eingesetzten Luftsportgeräts einzuhalten.

Die eingesetzten Luftsportgeräte müssen über den **Vereinsflieger.de** an das **LSG-B** gemeldet und von diesem genehmigt (d.h. im **Vereinsflieger.de** akzeptiert) werden.

5.4.10.1 Anmeldung Luftsportgerät (→ LSG-B)

Voraussetzung für die Anmeldung eines Luftsportgeräts:

Der Verein nutzt das Meldeverfahren im **Vereinsflieger.de**. Vor der Meldung an den Landesverband müssen folgende Dokumente für das anzumeldende Luftsportgerät im **Vereinsflieger.de** hochgeladen (📁) worden sein:

- ▶▶ Eintragungsschein
- ▶▶ Gültiges ARC (Prüfung der Lufttüchtigkeit)
- ▶▶ Nachweis der Haftpflichtversicherung
- ▶▶ Wägebericht (Zuladung beachten)
- ▶▶ ggf. Halterschaftsvertrag

Nach vollständiger Pflege der erforderlichen Daten wird das Luftsportgerät unter **Stammdaten D-MXXX / Verband** durch das Betätigen des Buttons **LFZ anmelden** an den Landesverband gemeldet. Der Landesverband „akzeptiert“ diese Meldung. Automatisch wird dabei die Anmeldung an das **LSG-B** übermittelt.

5.4.10.2 Abmeldung Luftsportgerät (→ LSG-B)

Der Verein nutzt das Meldeverfahren im **Vereinsflieger.de**. Unter **Stammdaten D-MXXX / Verband** wird durch das Betätigen des Buttons **LFZ abmelden** an den Landesverband gemeldet. Der Verband „akzeptiert“ diese Meldung. Automatisch wird dabei die Abmeldung an das **LSG-B** übermittelt.





5.4.11 Flugplätze

Bei der Auswahl des Flugplatzes, bei dem der Schwerpunkt der Ausbildung zum erstmaligen Erwerb einer Erlaubnis oder einer Berechtigung liegt, sind die geringen Erfahrungen der Bewerber zu berücksichtigen. Die Mindestlänge der Start- und Landebahn soll bei der Ausbildung von Flugzeugführern die eineinhalbfache Länge der für einen sicheren Start oder eine sichere Landung der verwendeten Flugzeugmuster erforderlichen Start- und Landebahnlänge unter der Annahme der ungünstigsten, die Leistungen der Flugzeuge beeinflussenden Faktoren betragen.

Während des Ausbildungsbetriebs muss der Flugplatz entsprechend der gesetzlichen Vorschriften betrieben werden.

5.4.12 Außenlandegelände

Zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe für die Ausbildungsabschnitte Notlandung, Sicherheits-Außenlandung und Verhalten in besonderen Fällen, einschließlich der Prüfungsflüge, muss die schriftliche Erlaubnis der zuständigen Landesluftfahrtbehörde vorliegen. Die Luftfahrerschule ist verantwortlich für die Beantragung der Erlaubnis und für die eventuell erforderliche Verlängerung deren Gültigkeit. Sie kann auf vorbestimmte Gelände beschränkt sein oder grundsätzlich ausgesprochen werden. Bei Notlandeübungen sind Naturschutzgebiete zu meiden.

Die erteilten Auflagen sind unbedingt einzuhalten. Die Aufzeichnungen der durchgeführten Übungen sind über das Formblatt zu dokumentieren und im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) in der Schülerakte zu archivieren. Ggf. sind behördliche Formblätter zu verwenden und mittels Upload zu archivieren ().

5.4.13 Lehrplan

Der Verein hat eine Ausbildungsakte (elektronische Schülerakte) vorzuhalten. In dieser Ausbildungsakte sind alle Daten und Unterlagen des Schülers, die mit der Ausbildung zusammenhängen enthalten (Uploads, ). Die Ausbildungsakte ist im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) permanent und zeitnah zu führen (Dokumentation des fortlaufenden Ausbildungsfortschritts).

5.4.14 Technische Akte (Lebenslaufakte Gerät)

Der Verein hat eine technische Akte vorzuhalten, in der die technischen Unterlagen für die Ausbildungsflugzeuge und deren Rettungssysteme enthalten sind. Dies sind im Einzelnen:

- ▶▶ Eintragungsschein / Lufttüchtigkeitsnachweis (Kopie) / Zulassung Funk (Kopie)
- ▶▶ Haftpflichtversicherung, Sitzplatz-Unfallversicherung (Kopie)
- ▶▶ Jahresnachprüfungen der Luftfahrzeuge / Nachprüfungen Rettungssystem (Kopie)
- ▶▶ Ggf. Halterschaftsverträge

5.4.15 Vorschriften

Der ausbildende Verein hat nachfolgende luftrechtliche Vorschriften vorzuhalten:





- ▶ den Ordner Luftverkehrsrecht – Textsammlung LuftVG, LuftVZO, LuftVO, LuftPersV, LuftBO, LuftGerPV und FlugfunkV sowie NfL, VFR-Bulletin, Luftfahrthandbuch VFR.
- ▶ der Zugang zu den Informationen kann durch Online-Zugänge oder digitale Unterlagen im **Vereinsflieger.de** ersetzt werden.
- ▶ das vorliegende Ausbildungshandbuch für Luftfahrschulen in der jeweils neuesten Fassung.

5.5 Beschreibung der Aufgabenbereiche

5.5.1 Aufgabenbereiche des Erlaubnisinhabers (hier: zuständige Landesverbände)

Die Luftfahrschule ist verpflichtet darauf zu achten, dass

- ▶ die Auflagen der Erlaubnis eingehalten werden,
- ▶ die Auflagen der Genehmigungen zum Betrieb des Flugplatzes sowie die Betriebsordnung eingehalten werden,
- ▶ die verwendeten Luftsportgeräte sich im lufttüchtigen Zustand befinden und diese rechtzeitig den Kontrollen und Nachprüfungen zugeführt werden,
- ▶ der VAL sowie die Flug- und Theorielehrer die ihnen zugewiesenen Aufgaben entsprechend dem AHB wahrnehmen,
- ▶ folgende Änderungen unverzüglich über **Vereinsflieger.de** an den Beauftragten gemeldet werden:
 - » Änderung / Wechsel des Vereinsausbildungsleiters (VAL)
 - » Änderung / Wechsel des Lehrpersonals
 - » Änderung / Wechsel der Luftsportgeräte
- ▶ Der VAL überprüft regelmäßig und in kurzen zeitlichen Intervallen die FI hinsichtlich ihrer Berechtigungen.

Die Verwaltungsaufsicht für die Luftfahrschule führt der Beauftragte. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, ob die Ausbildung ordnungsgemäß durchgeführt wird und die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis fortbestehen.

Für die Dokumentation der Ausbildung und alles damit im Zusammenhang stehende (Abgabe der erforderlichen Dokumente etc.), wird mit dem Programm **Vereinsflieger.de** sichergestellt. Die so einheitlich organisierten Verwaltungsverfahren erleichtern die Organisation, die Aufsicht und die Prüfung durch den Beauftragten, hier: **LSG-B**.

5.5.2 Aufgaben des Vereinsausbildungsleiters (VAL)

Der VAL weist den Bewerber (Flugschüler) ein und belehrt ihn über

- ▶ die bestehenden Versicherungen, z.B. Sitzplatzunfall-, Kasko- und Haftpflichtversicherung und dass darüber hinaus die Möglichkeit der eigenen höheren Versicherung besteht,





- ▶ die Möglichkeiten der Untersagung, der Aufnahme oder Weiterführung der Ausbildung nach §§ 16, 20 LuftPersV sofern Zweifel an seiner Tauglichkeit, seiner Eignung oder Zuverlässigkeit bestehen, die beabsichtigte Tätigkeit als Luftfahrtpersonal auszuüben,
- ▶ alle relevanten Gegebenheiten und Abläufe am Ausbildungsflugplatz, insbesondere mit Blick auf die erforderliche Flugsicherheit.

Der VAL der Luftfahrerschule überprüft die notwendigen Unterlagen eines jeden neu aufgenommenen Flugschülers hinsichtlich der Vollständigkeit und Gültigkeit und leitet die Ausbildungsmeldung umgehend über den [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) an das [LSG-B](#) weiter.

Sofern die von dem Flugschüler vorzulegenden Unterlagen vollständig sind, händigt der VAL diesem das nötige Ausbildungsmaterial aus.

Vor Aufnahme der Ausbildung in Theorie und Praxis hat der VAL dem Flugschüler den Ablauf der Ausbildung zu erklären.

Der VAL wacht zudem darüber, ob die Ausbildung in Theorie und Praxis nach den Vorschriften der LuftPersV, den Richtlinien des BMDV und den Richtlinien des Beauftragten für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrt-Personals durchgeführt wird.

Er hat den Einsatz der Flug- und Theorielehrer für die praktische und theoretische Ausbildung zu organisieren und den theoretischen Unterricht auf die praktische Ausbildung abzustimmen. Die in angemessenen Zeitabständen durchgeführten innerbetrieblichen Prüfungen sowie die Kenntnis des Ausbildungspersonals über den Inhalt des AHB sind von ihm aktenkundig zu machen.

Für das Ausbildungspersonal führt er im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) die Unterlagen (Berechtigungen, Medical), aus denen die Gültigkeit der Erlaubnisse und Berechtigungen des Lehrpersonals hervorgehen. Er überprüft, ob die Fluglehrer entsprechend ihrer Tätigkeit über genügend Erfahrung verfügen. Er ist berechtigt, bei der theoretischen und praktischen Ausbildung zugegen zu sein.

Der VAL überprüft die Flug- und die Unterrichtsbücher sowie die Einhaltung der maximal zulässigen Flug- und Unterrichtszeiten. Das Unterrichtsbuch (Lehrplan) im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) gibt Auskunft über den Namen des am Unterricht teilnehmenden Schülers, das Datum, die Anzahl der Unterrichtsstunden, das Fachgebiet und den Namen des unterrichtenden Lehrers. Online-Theoriekurse sind entsprechend zu dokumentieren und zu überprüfen.

Der VAL organisiert die periodisch anstehenden gemeinsamen Besprechungen zwischen ihm und seinem Ausbildungspersonal sowie die gemeinsamen Besprechungen zwischen ihm und dem Vorstand bzw. der Geschäftsführung.

Nach Abschluss der Ausbildung meldet der VAL den Bewerber zur Prüfung.

Der VAL überwacht die Durchführung der täglichen Kontrolle. Die Ausführung kann er auf Fluglehrer übertragen.





Der diensthabende Fluglehrer hat die erste tägliche Kontrolle, mindestens nach Klarliste, selbst vorzunehmen und den Befund zu dokumentieren und zu bestätigen, (z.B. im Bordbuch Spalte 10).

5.5.3 Jährlicher Ausbildungsbericht

Nach Ablauf eines Jahres erstellt der VAL einen Ausbildungsbericht im **Vereinsflieger.de**.

Workflow: Im **Vereinsflieger.de** auf **Ausbildung / Ausbildungsbericht** gehen. Das zutreffende Berichtsjahr wählen(!). Die automatisch erzeugten Werte auf Plausibilität prüfen. Durch das Betätigen des Buttons **Speichern und Daten übertragen** wird der Ausbildungsbericht an den Landesverband und an das **LSG-B** übertragen. Soweit unterjährig die Daten vollständig gepflegt wurden, ist der Ausbildungsbericht binnen Sekunden erstellt und übertragen.

Stichtag für das Versenden des Ausbildungsberichtes ist der 31.01. des folgenden Jahres.

5.5.4 Aufgaben der Fluglehrer

Der Fluglehrer ist an die Weisungen des VAL gebunden.

Berechtigungen des Fluglehrers:

- ▶▶ Der Fluglehrer darf Flugschüler und Luftfahrer auf solchen Luftsportgeräten ausbilden, in solche Luftsportgeräte einweisen oder mit solchen Luftsportgeräten vertraut machen, welche er selbst verantwortlich führen darf.
- ▶▶ Der Fluglehrer bildet Flugschüler entsprechend den Richtlinien des BMV⁵ für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals sowie nach den Richtlinien des Beauftragten aus.
- ▶▶ Die Ausbildung darf erst begonnen werden, wenn der Flugschüler die Voraussetzungen erfüllt und der VAL ihn zur Ausbildung freigegeben hat.
- ▶▶ Der theoretische Unterricht richtet sich nach dem entsprechendem Lehrplan im **Vereinsflieger.de**. Die theoretische Ausbildung muss auf die praktische Ausbildung abgestimmt sein.
- ▶▶ Die Theorie unterrichtenden Lehrer haben die vermittelten Unterrichtsstunden entsprechend des Unterrichtsfaches im **Vereinsflieger.de** vollständig zu dokumentieren. Eine Unterrichtsstunde beträgt 45 Minuten.
- ▶▶ Alle vermittelten Ausbildungsabschnitte sind im **Vereinsflieger.de** zeitnah zu dokumentieren.
- ▶▶ Der jeweilige Fluglehrer ist zuständig für den korrekten Bordbucheintrag der Daten von Flügen, für die er verantwortlich war. Bei Flügen nur im Platzrundenverkehr genügt ein Sammeleintrag (max. 30 Minuten Pause zwischen den Flügen).
- ▶▶ Flugschüler, die nicht für die angestrebte Ausbildung geeignet erscheinen, meldet er dem VAL. Dieser entscheidet, ob die Ausbildung abgebrochen werden soll, oder ob





der Flugschüler gegebenenfalls einem anderen Fluglehrer zugewiesen wird.

- ▶▶ Er darf Fluggenehmigungen für die notwendigen Alleinflüge an Personen erteilen, die erstmals eine Erlaubnis erwerben, erweitern oder erneuern wollen.
- ▶▶ Vor dem ersten Alleinflug eines Flugschülers ist die Zustimmung eines zweiten Fluglehrers einzuholen, welcher sich bei einem Flug von den ausreichenden Fähigkeiten des Flugschülers überzeugt. Ist der zweite Fluglehrer nicht der VAL, so ist dieser vor dem ersten Alleinflug zu informieren.

5.5.5 Fluglehrerassistenten

Nach bestandener theoretischer und praktischer Prüfung während eines Fluglehrer-Assistenten-Lehrgangs darf der Fluglehrerassistent nur unter Anleitung und Aufsicht des VAL oder einem von diesem dazu bestimmten, erfahrenen Fluglehrer tätig sein.

Der Fluglehrerassistent darf

- ▶▶ keine Zustimmung (mündliche Fluggenehmigung) zum ersten Alleinflug und
- ▶▶ keine schriftliche Fluggenehmigung zum ersten Allein-Streckenflug erteilen

Der diensthabende Fluglehrer hat sich durch einen Flug mit dem Flugschüler davon zu überzeugen, dass das Ziel des jeweiligen Ausbildungsabschnittes erreicht ist, welches von dem Fluglehrerassistenten vermittelt wurde. In Absprache mit einem zweiten Fluglehrer kann der aufsichtführende Fluglehrer die Zustimmung zum ersten Alleinflug erteilen.

5.5.5.1 Assistentenzeit

Die Assistentenzeit beginnt mit dem Bestehen der Abschlussprüfung im Rahmen des Assistenten-Lehrganges und endet nach maximal 36 Monaten oder der Erfüllung der Durchführung aller geforderten Ausbildungsabschnitte. Während der gesamten Assistentenzeit hat der Fluglehrerassistent einen Ausbildungsnachweis zu führen. Erforderliche Mindestangaben sind:

- ▶▶ Angaben zum Flug gemäß der Flugbuchführung (NfL 2021-2-602)
- ▶▶ Art der Übungen mit dem Flugschüler sowie weiteren Bemerkungen

Während der Assistentenzeit muss der Fluglehrerassistent an der Ausbildung von mindestens zwei Pilotenanwärtern maßgeblich beteiligt gewesen sein. Dabei müssen alle Ausbildungsabschnitte laut Ausbildungshandbuch absolviert worden sein. Sind alle Anforderungen an die Assistentenzeit erfüllt, bestätigt der zuständige VAL die positiven Ausbildungsergebnisse. Beim Beauftragten (hier: **LSG-B**) ist ein formloser Antrag auf Eintragung der Lehrberechtigung in die Lizenz zu stellen. Die o.g. Dokumentation ist beizulegen.

5.5.6 Nachweis der Tätigkeiten als Fluglehrer

Der Nachweis über die Tätigkeit als Fluglehrer ergibt sich aus den Nachweisen des Theorieunterrichts, sowie aus dem von dem Fluglehrer zu führenden Flugbuch in der praktischen Ausbildung.





5.5.7 Abschluss von Versicherungen

Der ausbildende Verein muss eine Sitzplatzunfallversicherung abschließen. Die Versicherung sollte die Tätigkeit des Prüfungsrats bei der Abnahme der praktischen Prüfung sowie weiterer Personen, die für den Beauftragten die Aufsicht gemäß § 31 LuftPersV durchführen, einschließen.

Bei Ausbildungsflügen kann kein Beförderungsvertrag zustande kommen, da der Flug mit Flugschülern ein Ausbildungsflug ist. Personen, soweit sie sich im Rahmen der Ausbildung und Prüfung von Luftfahrern oder Aufsicht über Luftfahrerschulen an Bord befinden, haben daher keinen Versicherungsschutz.

6.0 Ausbildungsbetrieb

6.1 Organisation und Verantwortlichkeit

Luftfahrerschulen und Betriebe, welche Luftsportgeräte warten und instandhalten, müssen dazu fachlich gebildetes und qualifiziertes Personal einsetzen, das sich seiner besonderen Verantwortung bewusst ist.

Grundsätzlich gilt: „Werden Mängel an einem zugelassenen Luftsportgerät festgestellt, die seine Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, oder bestehen begründete Zweifel an der Lufttüchtigkeit des Luftsportgeräts, so ist das Luftsportgerät bis zum Nachweis der Lufttüchtigkeit nach den Vorschriften der Prüfordnung für Luftfahrtgerät für luftuntüchtig zu erklären“.

Daraus entsteht die Verpflichtung zum Nachweis für eine wiederhergestellte Lufttüchtigkeit. Die Beseitigung der Mängel ist daher im Bordbuch zu dokumentieren.

Ebenso muss der Umfang einer größeren Reparatur oder die Instandsetzung nach einem Schaden von dem Ausführenden dokumentiert und in der technischen Akte im **Vereinsflieger.de** archiviert werden.

Alle Fristen des für die Ausbildung eingesetzten Luftsportgerätes sind im **Vereinsflieger.de** zu dokumentieren und zu überwachen.

Nach einer erfolgreichen Instandhaltung ist eine Inbetriebnahme des Luftsportgerätes zum Verkehr erst nach Feststellung der Lufttüchtigkeit durch eine Nachprüfung zulässig. Die Nachprüfung ist von einem Prüfer Klasse 5 durchzuführen. Unterhält die Luftfahrerschule keine eigene Instandsetzung, so ist die Instandhaltung und Nachprüfung der verwendeten Luftsportgeräte einem geeigneten Betrieb zu übertragen. Die Regelung erfolgt schriftlich. Der Vertrag ist bei den Schulungsunterlagen im **Vereinsflieger.de** zu archivieren.

6.2 Aufgaben

Der ausbildende Verein ist für die Lufttüchtigkeit der zum Schulbetrieb verwendeten Luftsportgeräte verantwortlich. Er kann die technische Leitung einer fachlich geeigneten Person übertragen, welche die Aufgabe der technischen Leitung übernimmt. Nachfolgend wird der Verantwortliche Technischer Betriebsleiter (TB) genannt.

Der TB ist dafür verantwortlich, dass Luftsportgeräte nur dann im Rahmen der erteilten Ge-





nehmung betrieben werden, wenn alle Instandhaltungsarbeiten und Nachprüfungen ordnungsgemäß nach den Vorschriften der Prüfordnung für Luftfahrtgerät ausgeführt und in den Betriebsaufzeichnungen bescheinigt sind.

6.2.1 Aufgaben des technischen Betriebsleiters (TB)

- ▶ Die rechtzeitige Übergabe des Luftsportgerätes bei nicht planmäßigen Arbeiten an den Instandsetzungsbetrieb für die Ausführung der Instandsetzung und Nachprüfung bei Reparaturen,
- ▶ Versorgung des Instandsetzungsbetriebes mit ausreichender Information über Art und Umfang der planmäßigen Wartung, Überholung oder Änderung sowie die Durchführung von Lufttüchtigkeits- und Technischen Anweisungen (LTA),
- ▶ Überwachung der ordnungsgemäßen Führung der vorgeschriebenen Betriebsaufzeichnungen im [Vereinsflieger.de](https://www.vereinsflieger.de)

6.3 Flugklares Flugzeug

Jedes Luftsportgerät muss vor jedem Flug einer Klarkontrolle unterzogen werden, deren Mindestumfang in einer Klarliste (Checkliste) festgelegt ist, welche der Hersteller in seinem Betriebshandbuch für einen sicheren Betrieb fordert.

Ein Luftsportgerät ist für einen geplanten Flug „flugklar“, wenn es lufttüchtig, entsprechend den Anforderungen des Fluges ausgerüstet und mit den erforderlichen Betriebsstoffen versorgt ist; wenn es so beladen ist, dass die Betriebsgrenzwerte eingehalten werden, die Nutzlast ordnungsgemäß untergebracht ist und die vorgeschriebenen Papiere sich an Bord befinden.

Das Luftsportgerät ist lufttüchtig, wenn es ordnungsgemäß gewartet ist. Auch müssen die vorgeschriebenen Wartungen, Überholungen, die durch Beschädigung notwendig gewordenen Reparaturen sowie Änderungen und die von der Zulassungsbehörde zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit angeordneten Nachprüfungen ordnungsgemäß durchgeführt worden sein.

Der verantwortliche Luftsportgeräteführer ist durch die Kontrollen des TB nicht entlastet. Er hat sich unabhängig davon bei der Vorbereitung eines Fluges zu überzeugen, dass das Luftfahrzeug flugklar ist. Dazu gehört auch, dass die festgelegten Kontrollen und vorgeschriebenen Nachprüfungen bescheinigt sind und sich der letzte gültige Nachprüfschein an Bord befindet.

6.4 Tägliche Kontrolle der Luftfahrzeuge

Jedes Luftsportgerät muss täglich vor Beginn des Flugbetriebes einer Kontrolle unterworfen werden, deren Umfang in „Checklisten“ festgelegt ist. Erst nach Durchführung der ersten Kontrolle darf das Luftfahrzeug dem Schulbetrieb zugeführt werden. Die Durchführung der Kontrolle ist unter Angabe des Befundes zu bescheinigen (im Bordbuch). Der TB kann den diensthabenden Fluglehrer mit der Durchführung der täglichen Kontrolle beauftragen.





6.5 **Technische Mängel**

Werden Mängel an Luftsportgeräten festgestellt, so sind diese vom Luftfahrzeugführer oder vom Fluglehrer dem TB zu melden. Dieser entscheidet darüber, ob das Luftsportgerät luftuntüchtig ist.

- ▶▶ Mängel, die bei Geringfügigkeit sofort und selbst beseitigt werden können
- ▶▶ Mängel, die bis zur nächsten Kontrolle zurückgestellt werden können

Die Entscheidung ist in der Betriebsaufzeichnung (Mängelliste) im **Vereinsflieger.de** aufzuführen.

6.6 **Besondere Meldepflichten: Meldung von Unfällen und Störungen**

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat Unfälle und Störungen gemäß § 7 LuftVO (Meldung von Unfällen und Störungen) unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden. Unfälle und Störungen bei dem Betrieb von Luftsportgeräten hat der Luftsportgeräteführer unverzüglich dem nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes Beauftragten (hier: **LSG-B**) schriftlich oder elektronisch zu melden. Unmittelbar danach ist die Meldung an den Ausbildungsleiter des Landesverbandes zu übermitteln. Das **LSG-B** stellt hierfür ein Meldeformular zur Verfügung (<https://lsgb.daec.de>). Das Unterlassen der Meldung stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Unfälle und Störungen sind außer an die genannten Stellen immer auch der für die Flugplatzgenehmigung zuständigen Stelle zu melden.





7.0 Leitfaden für die Ausbildung

7.1 Persönliche Voraussetzungen für eine Ausbildung zum Luftsportgeräteführer

Neben einer soliden körperlichen und geistigen Fitness (diese stellt im weiteren Verlauf der Fliegerarzt fest), ist zunächst durch den VAL die Identität des Bewerbers festzustellen (Abgleich Person und Personalausweis). Das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung beträgt 16 Jahre für Führer motorgetriebener Luftsportgeräte, Erteilung der Lizenz ab 17 Jahre (LuftPersV §17, § 4).

7.1.1 Anmeldung Bewerber (Landesverband & LSG-B)

Voraussetzung für die Anmeldung eines Bewerbers (=Lehrplan melden):

Der Verein nutzt das Meldeverfahren im [Vereinsflieger.de](#). Vor der Anmeldung an den Landesverband und das [LSG-B](#) müssen mindestens folgende Dokumente im [Vereinsflieger.de](#) für den Bewerber hochgeladen () worden sein:

- ▶ Bei Anspruch auf Erleichterungen:
Bestehende Lizenzen aus anderen Luftfahrzeugkategorien
- ▶ Bei minderjährigen Bewerbern: Zustimmungserklärung aller gesetzlichen Vertreter

Der VAL hat jeden Flugschüler vor dem Ausbildungsbeginn dem Landesverband und dem [LSG-B](#) über [Vereinsflieger.de](#) zu melden.

Workflow:

Im [Vereinsflieger.de](#) auf [Ausbildung](#) gehen. Dann auf das Fragezeichen (Hilfe). Dann runterscrollen bis "[Weitere Themen](#)" und das Thema "[Ausbildung - Schüler - Verband](#)" wählen. Den Erläuterungen folgen. Mit dem Betätigen des Buttons [Lehrplan melden](#) wird die Meldung übermittelt. Akzeptiert der Landesverband diese Meldung, wird der Bewerber automatisch auch an das [LSG-B](#) gemeldet. In der Ausbildungsakte des Bewerbers steht dann: Lehrplan gemeldet  Ja. Damit ist die Anmeldung des Bewerbers abgeschlossen, die Ausbildung kann beginnen.

Im Laufe der Ausbildung (mögl. zeitnah) müssen folgende Dokumente eingestellt werden ():

- ▶ Tauglichkeitszeugnis einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle (mind. Tauglichkeitsklasse LAPL); spätestens vor dem ersten Alleinflug
- ▶ Gültiger Personalausweis oder Pass (Schwarz-Weiß Kopie Vorder und Rückseite) zur Feststellung der Identität und zur Erhebung der Daten nach § 65 Abs. 3 Nr.1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes
- ▶ Anmeldung zur Theorieprüfung (Meldeverfahren im [Vereinsflieger.de](#))
- ▶ Anmeldung zur Praxisprüfung (Meldeverfahren im [Vereinsflieger.de](#))
- ▶ Nachweis Theorie-Prüfung zum ersten Soloflug ()
- ▶ Nachweis Theorie-Prüfung zum ersten Streckenflug ()
- ▶ Nachweis zur Einweisung in neue Luftfahrzeugmuster ()
- ▶ Nachweis eines Sprechfunkzeugnisses (BZF...) ()





▶ Nachweis zur absolvierten pyrotechnischen Einweisung ()

7.2 **Beginn der Ausbildung**

Der VAL informiert den Flugschüler über die Ausbildungsunterlagen in Theorie und Praxis und wo er diese Unterlagen im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) findet. Die Ausbildung ist immer zeitnah (am selben Tag) im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) zu dokumentieren.

Die Führung eines persönlichen Flugbuchs ist Pflicht. Alle Flüge sind in einem Flugbuch dauerhaft und unmittelbar noch am Tag des jeweiligen Fluges zu dokumentieren. Es sind dabei die Regeln aus der NfL 2021-2-602 zu berücksichtigen.

7.3 **Theoretische und praktische Ausbildung**

Die Ausbildung richtet sich nach den Vorschriften der Verordnung über Luftfahrtpersonal und den Ausbildungsrichtlinien des DAeC für Luftsportgeräteführer. Die ausführlichen Lehrpläne für die unterschiedlichen Ausbildungslehrgänge sind in den entsprechenden Trainingshandbüchern und im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) aufgeführt.

7.3.1 Pyrotechnische Unterweisung:

Die pyrotechnische Unterweisung zum Mitführen eines Rettungsgeräts ist erforderlich. Der Betreiber ohne eine pyrotechnische Ausbildung/Prüfung und deren Bescheinigung begeht eine bußgeldpflichtige Ordnungswidrigkeit.

7.3.2 Sprechfunkzeugnis

Für den Erwerb einer Lizenz zum Luftsportgeräteführer ist seitens des Gesetzgebers kein Sprechfunkzeugnis (AZF, BZF I oder BZF II) gefordert. Für die Absolventen einer DAeC Luftfahrerschule wird aber, mit Blick auf die Aspekte der Flugsicherheit, mindestens ein BZF II- Sprechfunkzeugnis gefordert. Liegt zur Theorieprüfung kein Sprechfunkzeugnis vor, wird die nötige Berechtigung zur Durchführung des Sprechfunkdienstes mit der Prüfung „Kommunikation“ erteilt.

7.4 **Dauer der Ausbildung**

Zum Erwerb der Erlaubnis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten sind vom Bewerber die Bedingungen aus den jeweils zutreffenden Trainingshandbüchern zu erfüllen. Die Dauer ist von den schon erbrachten Bedingungen abhängig. Die praktische Prüfung ist innerhalb von 36 Monaten nach bestandener theoretischer Prüfung abzulegen. Eine Verlängerung der Frist ist ausgeschlossen, es muss in diesem Fall die komplette theoretische Prüfung wiederholt werden.

7.5 **Online-Unterricht und Selbststudium**

Die geforderten Unterrichtsstunden im Theorieunterricht können zum Teil online durchgeführt werden, sofern alle Teilnehmer über die notwendige Ausstattung verfügen. Die Zeiten des absolvierten Theorieunterrichts (online oder Präsenz) sind im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) zu dokumentieren. Der VAL überwacht die Dokumentation der Unterrichtsstunden. Zeiten des Selbststudiums sind dem VAL oder einem zuständigen Theorielehrer zu melden und zu dokumentieren.





7.6 Pyrotechnik

Die Luftfahrerschule hat den Flugschüler im Umgang mit pyrotechnischen Gegenständen der Unterklasse T2, die beim Luftsport zur Rettung von Menschen bestimmt sind, sowie in die dabei zu betrachtenden Vorschriften zu unterweisen. Die Prüfung kann in der Luftfahrerschule durch einen Fluglehrer für Luftsportgeräte erfolgen und ist für jeden Teilnehmer zu dokumentieren (Bestätigung pyrotechnische Einweisung). Die Prüfung kann alternativ im Rahmen der digitalen Theorieprüfung erfolgen.

7.7 Fluggenehmigung

Flugschüler, die eine Erlaubnis für Luftsportgeräteführer erwerben wollen und Personen, die

- ▶ eine abgelaufene Erlaubnis erneuern lassen oder
- ▶ eine weitere Berechtigung (z. B. Umschulung) erwerben wollen, dürfen die hierzu notwendigen Alleinflüge nur durchführen, wenn
- ▶ für Platzrundenflüge⁶ der Fluglehrer eine mündlichen Fluggenehmigung erteilt hat,
- ▶ für Streckenflüge (d.h. außerhalb der Sichtweite des aufsichtsführenden Fluglehrers) dieser eine schriftliche Fluggenehmigung erteilt hat.
- ▶ Die Fluggenehmigung muss eine „Erklärung“ enthalten, dass die Voraussetzungen des § 117 LuftPersV Abs. 2 Nr. 1 bis 3 erfüllt sind.
- ▶ Die Fluggenehmigung ist bei der Durchführung des Fluges als Ausweis mitzuführen.
- ▶ Die Fluggenehmigung ist nach dem Flug im **Vereinsflieger.de** in der Schülerakte zu archivieren.

Hinweise:

Für Streckenflüge ist eine Sprechfunkausbildung für den Flugfunk mit Überprüfung durch den VAL durchzuführen, wenn kein Sprechfunkzeugnis für den Flugfunk vorhanden ist. Diese Ausbildung berechtigt nicht zur Ausübung des Flugfunks mit Flugverkehrskontrollstellen sowie den Einflug in Lufträume C, D und D-CTR. Der Erwerb des Sprechfunkzeugnisses BZF II wird dringend empfohlen.

Der aufsichtsführende verantwortliche Fluglehrer, der die Fluggenehmigung für Alleinflüge erteilt hat, ist bei den Flügen in der Platzrunde am Flugplatz anwesend. Die Alleinflüge sind zu beobachten und zu beurteilen. Er muss bei Streckenflügen sowohl beim Start als auch bei der Rückkehr am Flugplatz anwesend und jederzeit während des Fluges erreichbar sein. Der Fluglehrer hat die für den Streckenflug notwendige Flugvorbereitung und den Flugdurchführungsplan zu überprüfen und ggf. zu korrigieren.

⁶ gem. VO (EU) Nr. 923/2012 Platzrunde: der festgelegte Flugweg, der von Luftfahrzeugen in der Nähe eines Flugplatzes einzuhalten ist.





7.8 Überlandflüge / Streckenflüge (Begriffsbestimmungen)

Überlandflüge und Streckenflüge bezeichnen meist das Gleiche: das Fliegen über eine größere Distanz mit einer oder mehreren Zwischenlandungen. Im Kontext der Flugausbildung verwenden wir den Begriff Streckenflug. Mit Streckenflug ist hier eine geplante Flugroute mit spezifischen Start- und Zielpunkten über eine gewisse Distanz gemeint. Insbesondere für Ausbildungszwecke, z.B. 100 km oder 200 km Flüge zur Erlangung von Pilotenlizenzen. Die Streckenflüge sind an unterschiedlichen Tagen durchzuführen und nachzuweisen. Alle Dokumentationen dazu, wie auch die Fluggenehmigung bei Solo-Streckenflügen, sind in die Schülerakte im **Vereinsflieger.de** hochzuladen ()

7.8.1 Definition 100 km-Flug

Ein Flug zu einem mindestens 50 km (geradlinig) entfernt liegenden Zielflugplatz, inklusive dortiger vollständiger Landung. Der Streckenflug kann auch als Dreiecksflug mit jeweils einer Zwischenlandung angelegt werden. Die erste Strecke von Startplatz zum ersten Zielplatz muss mindestens 50 km (gradlinig) betragen.

7.8.2 Definition 200 km-Flug

Ein Streckenflug zu einem mindestens 100 km (geradlinig) entfernt liegenden Zielflugplatz mit dortiger vollständiger Landung und zurück zum Startplatz ist ein 200 km-Flug (Zielrückkehrflug). Der Streckenflug kann auch als Dreiecksflug, mit jeweils einer Zwischenlandung angelegt werden. Die erste Strecke von Startplatz zum ersten Zielplatz muss mindestens 100 km (gradlinig) betragen.

7.9 Abschluss der Ausbildung und Anmeldung zur Prüfung

Anerkannt werden nur Prüfungen nach den Vorgaben des **LSG-B**. Der Bewerber hat in der Prüfung nachzuweisen, dass er das aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung notwendige praktische Können und fachliche Wissen zur Ausübung der beabsichtigten Tätigkeiten als Luftsportgeräteführer besitzt. Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil.

7.9.1 Theorieprüfung

Der erfolgreiche Abschluss der Theorie-Ausbildung (gemäß den Ausbildungsrichtlinien), ist vom VAL des ausbildenden Vereines im **Vereinsflieger.de** zu dokumentieren. Die Theorieprüfung wird 14 Tage vor dem beabsichtigten Termin über **Vereinsflieger.de** beim **LSG-B** angemeldet. Erleichterungen: Bei Bewerbern mit gültiger Lizenz für Segelflugzeuge oder Hubschrauber kann der VAL die Theorieprüfung selbst durchführen.

Das Ausbildungszeugnis Theorie mit dem Nachweis über die fachbezogenen Unterrichtsstunden ist dem Prüfungsrat vor Beginn der Prüfung vorzulegen (Ausdruck aus dem **Vereinsflieger.de**). Das Ergebnis ist im **Vereinsflieger.de** zu archivieren.

Die theoretische Prüfung (online), wird in ganzzahligen Punkten pro Frage bewertet. In einem Prüfungsfach muss der Bewerber mindestens 75% richtige Antworten erreichen. Wird ein Prüfungsfach nicht bestanden, darf es höchstens dreimal wiederholt werden. Wird ein Fach auch nach dem vierten Versuch nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung in allen





Fächern erneut abzulegen.

Für Wiederholungsprüfungen nicht bestandener Fächer sind folgende Fristen einzuhalten:

- ▶▶ erste Wiederholung frühestens am Folgetag
- ▶▶ zweite Wiederholung frühestens eine Woche nach der ersten Wiederholung
- ▶▶ dritte Wiederholung frühestens einen Monat nach der zweiten Wiederholung

Wird eine Theorieprüfung über das **LSG-B** abgewickelt, wird diese 14 Tage vor dem beabsichtigten Termin beim **LSG-B** angemeldet.

- ▶▶ Dies muss online über den **Vereinsflieger.de** erfolgen. Dabei können der Zeitpunkt und der Prüfungsrat vorgeschlagen werden. Wenn dies nicht erfolgt, teilt das **LSG-B** einen Prüfer zu.

Bei der Online-Theorieprüfung muss eine ausreichend schnelle und zuverlässige Internetverbindung vorhanden sein. Für die Prüfung kann in der Regel jeder Computer oder ein Tablet mit Internetzugang genutzt werden. Empfehlenswert ist die Nutzung eines Laptops oder Desktops mit Tastatur und Maus oder ein Tablet mit ausreichend großem Bildschirm.

Der Bewerber hat die theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lizenz oder einer Berechtigung erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten alle Prüfungsteile bestanden hat. Eine bestandene theoretische Prüfung ist für einen Zeitraum von 36 Monaten ab dem Datum des Bestehens der Prüfung für den Erwerb einer Lizenz oder einer Berechtigung gültig. Eine Verlängerung dieser Zeiträume ist nicht möglich.

7.9.2 Praktische Prüfung

Für die praktische Prüfung ist das Ausbildungszeugnis Praxis mit den Angaben über die auf den Ausbildungsabschnitt bezogenen Flugstunden und Anzahl der Landungen sowie die Bestätigung über die bestandene Theorie-Prüfung bereitzuhalten und dem Prüfungsrat vor Beginn der Prüfung vorzulegen (Ausdruck aus dem **Vereinsflieger.de**). Nach Möglichkeit sollte der gleiche Prüfer wie bei der Theorieprüfung zugeteilt werden.

Nach bestandener praktischer Prüfung sind folgende Dokumente im **Vereinsflieger.de** bereit zu stellen (📄):

- ▶▶ Antrag auf Ausstellung einer Lizenz (Meldeverfahren im **Vereinsflieger.de**)
- ▶▶ Gültiger Personalausweis oder Pass (Schwarz-Weiß Kopie Vorder und Rückseite) zur Feststellung der Identität und zur Erhebung der Daten nach § 65 Abs. 3 Nr. 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes
- ▶▶ Ergebnis der Theorieprüfung (📄)
- ▶▶ Ergebnis der Praxisprüfung (📄)

Praktische Prüfung:

Die praktische Prüfung durch einen Prüfungsrat wird rechtzeitig vor dem beabsichtigten





Termin beim **LSG-B** angemeldet. Die praktische Prüfung wird von einem vom **LSG-B** beauftragten Prüfungsrat abgenommen. Zeitpunkt und Ort der praktischen Prüfung werden von dem Prüfungsrat im Benehmen mit der ausbildenden Luftfahrerschule und mit dem Bewerber bestimmt. Im Regelfall ist der Prüfungsrat beauftragt, welcher bereits die theoretische Prüfung abgenommen hat. Eine gesonderte schriftliche oder mündliche Beauftragung entfällt somit im Regelfall. Zur Anmeldung der praktischen Prüfung müssen der Luftfahrerschule alle Ausbildungsunterlagen des Bewerbers vollständig vorliegen. Andernfalls kann die durchgeführte praktische Prüfung nicht gewertet werden. Hierfür trägt die Luftfahrerschule uneingeschränkte Verantwortung.

Der Prüfungsrat überzeugt sich bereits vor dem Flug, im Rahmen des Briefings und während der Flugvorbereitung vom fachlichen Wissen des Bewerbers. Dies setzt sich an Bord und während des Fluges mit der Beurteilung des praktischen Könnens weiter fort⁷.

Bei Unsicherheiten oder Fehlern in der Führung und Beherrschung des Luftfahrzeugs sowie in der Navigation (z.B. drohende Luftraumverletzung) ist die Prüfung „nicht bestanden“ und abzubrechen.

Für die Durchführung der praktischen Prüfung gilt:

Der Bewerber hat für die Flugprüfung ein geeignetes, flugklares und lufttüchtiges aerodynamisch gesteuertes Luftsportgerät zu stellen. Es muss mit einer voll funktionsfähigen Doppelsteuerung ausgerüstet und entsprechend versichert sein.

Der Prüfer gibt vor dem Flug dem Bewerber einen Streckenflug bekannt und bespricht das Prüfungsprogramm in den Grundzügen mit dem Bewerber. Im Rahmen dieser Vorflugbesprechung muss auch über die relevanten NOTAM und NfL, den Flugdurchführungsplan, die Startstreckenberechnung und die benutzten Lufträume gesprochen werden. Der Zeitpunkt simulierter Notsituationen soll jedoch bei dieser Besprechung nicht bekanntgegeben werden. Für den Prüfungsflug sind ca. 60 Minuten anzunehmen. Der Flugdurchführungsplan muss eine detaillierte Flugvorbereitung beinhalten (z.B. Kursberechnungen, Winddreieck, Kraftstoffberechnung, Flugzeitberechnung)

Wertung der praktischen Prüfung:

Der Bewerber erstellt für den vorgegebenen Streckenflug selbständig eine Flugvorbereitung. Hierzu gehören die Einholung einer Wetterberatung, der Flugsicherungsinformationen mit Gebrauch der AIP/VFR, des VFR-Bulletins und die Erstellung des Winddreiecks. Weitere Bestandteile sind Kursberechnungen (KK), Kraftstoffberechnung, Flugzeitberechnung. Die Flugvorbereitung wird als Bestandteil der praktischen Prüfung bewertet.

Bewertet werden zudem:

- ▶ die Kontrolle und Mitführung der erforderlichen Nachweise und Dokumente,

⁷ Diese Vorgehensweise dient der Gewährleistung, die im § 43 LuftPersV gestellten Anforderungen hinsichtlich des fachlichen Wissens und des praktischen Könnens des Bewerbers sicherzustellen.





- ▶▶ die Kontrolle nach Checkliste des zu überprüfenden Luftfahrzeugs auf Lufttüchtigkeit,
- ▶▶ Handhabung des Luftfahrzeugs am Boden und Windbeurteilung,
- ▶▶ der sichere Start, Beachtung der Platzrunde und Ausflug,
- ▶▶ Luftraumbeobachtung,
- ▶▶ Kurs aufnehmen, Kurs halten, Höhe halten, ca. +/-50 m oder 150 ft,
- ▶▶ Kurskorrektur, Hilfsmittel, Windeinschätzung,
- ▶▶ Beachtung der Luftraumstruktur,
- ▶▶ Kontrolle der Flug- und Triebwerksinstrumente,
- ▶▶ Fixpunkte, neue Kursaufnahme, Flugzeit,
- ▶▶ Beherrschung des koordinierten Fliegens (Rollübungen um die Längsachse)
- ▶▶ sauberer Kurvenflug mit Kurvenwechsel (Einleiten, Ausleiten, Höhe)
- ▶▶ Langsamflug mit Lastwechsel bis zum „Stall“ (in sicherer Höhe)
- ▶▶ Überziehen mit Reisefluggleistung bis zum „Stall“ (in sicherer Höhe)
- ▶▶ Seitengleitflug,
- ▶▶ Notlandeübungen (geeignetes Feld, Anfluggeschwindigkeit, Einleitung),
- ▶▶ Positionsbestimmung, ICAO-Karte, Hilfsmittel,
- ▶▶ Einflug in die Platzrunde,
- ▶▶ Einteilung des Landeanflugs mit Windbeurteilung,
- ▶▶ die sichere Landung,
- ▶▶ drei Ziellandungen ohne Motorleistung (Motor im Leerlauf) auf dem Flugplatz innerhalb 150 m nach dem Landezeichen,
- ▶▶ Führung von Flugbuch und Bordbuch.

Die Prüfung kann vom Prüfungsrat abgebrochen werden, wenn der erfolgreiche Abschluss der Prüfung nicht mehr möglich ist. Ein nicht bestandener Prüfungsteil kann nach einer Nachschulung wiederholt werden. Die näheren Einzelheiten bestimmt der Prüfungsrat.

7.10 Unterschiedsschulung auf Luftsportgeräten (Zweites Muster)

Innerhalb der Ausbildung zum Luftsportgeräteführer ist eine Einweisung auf ein zweites Muster nicht vorgeschrieben. Dennoch kann es sinnvoll oder erforderlich sein, ein weiteres Muster in der Ausbildung zu nutzen. Dazu treffen die oben genannten Punkte im Wesentlichen zu, allerdings sollte auf die Nutzung von komplexen Luftsportgeräten in der Ausbildung verzichtet werden.

Bei Nutzung eines zweiten Musters ist eine Einweisung des Flugschülers in dieses Muster erforderlich. Wird entgegen der Empfehlung ein komplexes Luftsportgerät verwendet, ist eine





Unterschiedsschulung durch einen Fluglehrer durchzuführen. Die Unterschiedsschulung befasst sich mit dem Aufbau und der Ausrüstung des Geräts sowie mit der Führung und Bedienung im Normalflug, in besonderen Flugzuständen und dem Verhalten in besonderen Fällen und bei Notfällen.

Bei Luftsportgeräten mit einem Abfluggewicht von mehr als 472,5 kg bis 600 kg ist eine Unterschiedsschulung zu empfehlen. Das begründet sich u.a. durch das höhere Leer- und Abfluggewicht, die Zuladung, die Höchstgeschwindigkeit sowie die Stall-Speed.

Für Luftsportgeräte mit spezieller Ausstattung oder Ausrüstung wie Verstellpropeller, Einziehfahrwerk, Glascockpit oder Selbststeueranlagen ist eine Unterschiedsschulung dringend zu empfehlen. Diese Schulung soll sich der Einzuweisende vom einweisenden Fluglehrer bestätigen lassen.

8.0 Berechtigungen

8.1 Passagierberechtigung

Luftsportgeräteführer bedürfen für Flüge mit Passagieren der Passagierberechtigung. Folgende fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung sind (nach Lizenzerhalt) nachzuweisen:

- ▶ Mindestens drei Solo-Streckenflüge von je mindestens 100 km (Definition siehe unter 7.8.1) auf einem aerodynamisch gesteuerten Luftsportgerät.
- ▶ Mindestens zwei Streckenflüge von je mindestens 200 km (Definition siehe unter 7.8.2) auf einem aerodynamisch gesteuerten Luftsportgerät in Begleitung eines Fluglehrers.
- ▶ Der zweite Streckenflug von mindestens 200 km in Begleitung eines Fluglehrers kann als Prüfungsflug entsprechend LuftPersV § 84a, Abs. 4 gewertet werden.

Es ist zudem nach LuftPersV § 45a zu beachten: Luftsportgeräteführer dürfen ein Luftfahrzeug, in dem sich Fluggäste befinden, als verantwortlicher Luftfahrzeugführer nur führen, wenn innerhalb der letzten 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit der gleichen Art des Luftsportgerätes ausgeführt wurden.

Hinweis:

Für Inhaber einer gültigen Lizenz für Privatflugzeugführer, Hubschrauberführer oder Segelflugzeugführer wird die Passagierberechtigung zusammen mit Erteilung der Lizenz erteilt. Bei bestehender Passagierberechtigung für andere motorgetriebene Luftsportgeräte wird die Passagierberechtigung für Dreiaxser ohne weitere Nachweise eingetragen.

Der Lehrplan PASSAGIERBERECHTIGUNG ist meldepflichtig. Details siehe THB 97

8.2 Schleppberechtigung (Luftfahrzeuge oder Banner)

Luftsportgeräteführer bedürfen zum Schleppen anderer Luftfahrzeuge oder anderer Gegenstände einer Berechtigung (§ 84 LuftPersV). Die Schleppberechtigung wird unter Angabe der Art der Aufnahme und der Art des Schleppgegenstands in den betreffenden Luftfahrerschein eingetra-





gen. Die allgemeinen Voraussetzungen für den Erwerb der Schleppberechtigung sind:

- ▶ Eine praktische Tätigkeit als verantwortlicher Führer von aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten von mindestens 30 Flugstunden nach Erwerb der Lizenz.
- ▶ In der Flugzeit müssen mindestens fünf Flugstunden auf dem UL-Muster⁸, mit dem die Berechtigung erworben werden soll, enthalten sein.

Hinweis:

Für Bewerber mit einem gültigen Luftfahrerschein für einmotorige Flugzeuge oder Reisemotorsegler mit eingetragener gültiger Schleppberechtigung sind keine Erleichterungen vorgesehen (siehe auch LuftPersV § 84 Schleppberechtigung).

Der Lehrplan SCHLEPPBERECHTIGUNG ist meldepflichtig. Details siehe THB 98

9.0 Gültigkeit der Lizenz für Luftsportgeräteführer

Der Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer wird zwar unbefristet ausgestellt, die Gültigkeit ist jedoch an Bedingungen gebunden, siehe LuftPersV § 42. Um die Rechte aus einem Luftfahrerschein wahrnehmen zu dürfen, muss

- ▶ ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mindestens Klasse LAPL mitgeführt werden (gilt nicht für leichte Luftsportgeräte),
- ▶ der Pilot mindestens zwölf Flugstunden und zwölf Starts als verantwortlicher Pilot auf einem aerodynamisch gesteuerten Luftsportgerät, einem Motorflugzeug oder einem Motorsegler in den letzten 24 Monaten nachweisen können,
- ▶ der Pilot einen Übungsflug auf einem aerodynamisch gesteuerten Luftsportgerät mit Fluglehrer von mindestens einer Stunde Flugzeit nachweisen können, der nicht älter als 24 Monate ist (auf den Tag genau).

9.2.1 Fehlende Voraussetzungen

Die fliegerischen Voraussetzungen können durch eine Befähigungsüberprüfung mit einem dazu anerkannten Prüfer auf einem aerodynamisch gesteuerten Luftsportgerät, einem Reisemotorsegler oder einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbentriebwerk ersetzt werden. Fehlende Voraussetzungen (Starts/Stunden) können auch mit Flügen mit Fluglehrer oder unter Aufsicht eines Fluglehrers wiederhergestellt werden.

Bei Mitnahme von Passagieren muss der Pilot auf einem aerodynamisch gesteuerten Luftsportgerät derselben Art innerhalb der letzten 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen nachweisen können, siehe LuftPersV § 45a.

⁸ Muster des Luftsportgerätes (z.B. Dynamic, Breezer,...)





10.0 Teil Fluglehrer

10.1 Ausbildung zum Fluglehrer für aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte

10.1.1 Antragstellung

Der Landesverband nutzt das Meldeverfahren im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de). Die Bekanntmachung und Ausschreibung wird über [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) veröffentlicht und kann vom [LSG-B](#) eingesehen werden.

10.2 Ausbildungsbetrieb

Die Ausbildung muss in einer vom [LSG-B](#) zugelassenen Luftfahrerschule erfolgen.

10.3 Qualifikation des Lehrpersonals

Die Voraussetzungen zur praktischen Ausbildung von Fluglehrern sind:

- ▶ eine Bestätigung über eine mindestens zweijährige Tätigkeit als UL-Fluglehrer und
- ▶ mindestens 150 Ausbildungsflugstunden als UL-Fluglehrer.

Die Voraussetzungen zur theoretischen Ausbildung von Fluglehrern sind:

- ▶ eine Bestätigung über eine mindestens zweijährige Tätigkeit als UL-Fluglehrer und
- ▶ zusätzlich mindestens 120 Ausbildungsstunden als Fluglehrer, ersatzweise Nachweis einer besonderen fachlichen Qualifikation.

10.4 Fluggerät

Der fliegerische Teil der Ausbildung ist auf zweisitzigen Luftsportgeräten durchzuführen. Ungeachtet der vorgeschriebenen Mindestausrüstung müssen die zur Ausbildung eingesetzten Luftsportgeräte so ausgestattet sein, dass sie zur Schulung geeignet sind. Es muss mindestens ein aerodynamisch gesteuertes Luftsportgerät mit MTOW > 472,5 kg eingesetzt werden.

10.5 Fluggelände

Das zur Ausbildung benutzte Fluggelände muss nach LuftVG für Luftsportgeräte dieser Art zugelassen sein.

10.6 Voraussetzungen zur Teilnahme an einem UL-Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang

Der Verein nutzt das Meldeverfahren im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de). Vor Stellung des Antrags zur Teilnahme an einer Auswahlprüfung müssen folgende Dokumente im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) bereitgestellt sein (

- ▶ eine entsprechende unbeschränkte Erlaubnis für Luftsportgeräteführer mit eingetragener Passagierflugberechtigung (beidseitige *.pdf).
- ▶ gültiges Tauglichkeitszeugnis (mindestens LAPL, beidseitige *.pdf).
- ▶ die Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes (BZF oder AZF)





Vor Stellung des Antrags zur Teilnahme an einer Auswahlprüfung müssen folgende Unterlagen vorliegen:

- ▶ ein fliegerischer Lebenslauf

Zusätzlich muss vor der Auswahlprüfung nachstehende praktische Tätigkeit als Luftsportgeräteführer erfüllt sein:

- ▶ eine Flugzeit von mindestens 150 Stunden als verantwortlicher Führer (PIC) von aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten oder einmotorigen kolbenmotorgetriebenen Landflugzeugen oder Reisemotorseglern oder Segelflugzeugen nach Erteilung der jeweiligen Lizenz;
- ▶ davon können Bewerber, die zusätzlich eine gültige Berechtigung für ultraleichte Tragschrauber oder Ultraleichthubschrauber besitzen, 80 Flugstunden als PIC⁹ auf ultraleichten Tragschraubern oder Ultraleichthubschraubern ersetzen, müssen jedoch mindestens 25 Flugstunden auf aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten nachweisen;
- ▶ in jedem Fall müssen darin mindestens zwölf Stunden Flugzeit in den letzten 24 Monaten nach Erteilung der Lizenz für Luftsportgeräteführer und mindestens ein Streckenflug mit einer einfachen geradlinigen Entfernung von 200 km auf aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten enthalten sein.

Zum Beginn des Lehrganges muss das

- ▶ Ergebnis der Vorprüfung in Theorie (📄)
- ▶ Ergebnis der Vorprüfung in Praxis (📄)

im **Vereinsflieger.de** bereitgestellt sein.

Nach dem Lehrgang müssen noch folgende Dokumente im **Vereinsflieger.de** bereitgestellt sein (📄).

- ▶ Antrag auf Eintrag der Berechtigung (📄)
- ▶ Ergebnis der Theorieprüfung (📄)
- ▶ Ergebnis der Praxisprüfung (📄)

10.7 Fluglehrer-Lehrgang zum Erwerb der Assistenten-Berechtigung

Voraussetzung

Der Erwerb der Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftsportgeräteführern setzt eine Auswahlprüfung vor einem vom DAeC-Luftsportgeräte-Büro anerkannten Prüfungsrat innerhalb von 24 Monaten vor Lehrgangsbeginn voraus. Die Auswahlprüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Prüfungsort und Zeit liegen im Ermessen der den Lehrgang durchführenden Luftfahrerschule. Ein Prüfungsrat nimmt die Praxis-Prü-

⁹ Verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC) ist derjenige, welcher vom dafür bestimmten Sitz des ersten Piloten mit einer gültigen Erlaubnis (Luftfahrerschein) das Luftfahrzeug führt.





fung (gemäß § 95a (1), 4.) ab, und lädt das Protokoll der Praxis-Prüfung im **Vereinsflieger.de** hoch () hoch. Die theoretische Auswahlprüfung wird digital durchgeführt. Das **LSG-B** legt den Kandidaten zuvor im Prüfungssystem an. Vor Beginn der Auswahlprüfung für den Erwerb der Lehrberechtigung sind die kompletten Voraussetzungen zu kontrollieren. Eine Aufstellung der Voraussetzungen findet sich im vorliegenden Handbuch unter Anhang 3 / Fluglehrerausbildung / Assistentenlehrgang (THB 95).

Durchführung der Auswahlprüfung

Der theoretische Teil besteht aus einer schriftlichen Prüfung, in der Kenntnisse des Bewerbers in den nachfolgenden Sachgebieten überprüft werden:

- ▶ Luftrecht
- ▶ Navigation
- ▶ Meteorologie
- ▶ Technik, Aerodynamik
- ▶ Verhalten in besonderen Fällen
- ▶ Menschliches Leistungsvermögen

Die theoretische Auswahlprüfung wird ausschließlich als Online-Prüfung abgelegt. Der praktische Teil besteht aus einer Flugprüfung von mindestens 60 Minuten. Der Bewerber fliegt dabei auf dem Sitz des Fluglehrers.

10.8 Fluglehrer-Assistenten-Ausbildung

Die Ausbildung zur Erlangung des Fluglehrer-Assistenten-Status umfasst eine theoretische Ausbildung und eine praktische Flugausbildung. Die Lehrgangsdauer beträgt mindestens zehn Tage, in der Regel ohne Unterbrechung.

10.9 Beschreibung der Ausbildung und der Ausbildungsinhalte

Eine ausführliche Beschreibung der Ausbildung mit den Lehrplänen in Theorie und Praxis findet sich im Trainingshandbuch THB "Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang".

10.10 Wegfall des Assistentenstatus

Hat der Fluglehrer-Assistent nach der bestandenen Prüfung zwei Bewerber auf einen Luftsportgeräteführerschein in allen Ausbildungsabschnitten erfolgreich ausgebildet, kann auf Antrag seines VAL der Assistentenstatus wegfallen. Dazu bestätigt der VAL im **Vereinsflieger.de** die absolvierte erfolgreiche Ausbildung. Damit kann der VAL über den **Vereinsflieger.de** den Wegfall des Assistentenstatus beantragen. Das **LSG-B** stellt daraufhin eine neue Lizenz mit der Fluglehrerberechtigung aus. Die neue Lizenz (mit dem o. g. Eintrag) wird vom **LSG-B** versendet (Postweg).





11.0 Umschulungslehrgang zum Erwerb der Lehrberechtigung

11.1 Voraussetzungen für Bewerber mit einer FI(A)- oder FI(S)-Berechtigung

- ▶ Inhaber einer gültigen Lehrberechtigung FI(A) müssen an einem Lehrgang mit einer Dauer von mindestens drei Tagen teilnehmen.
- ▶ Inhaber einer gültigen Lehrberechtigung FI(S) oder FI(S)-TMG müssen an einem Lehrgang mit einer Dauer von mindestens fünf Tagen teilnehmen.
- ▶ Innerhalb von 24 Monaten vor Beginn des Lehrganges hat der Bewerber eine Auswahlprüfung vor einem vom **LSG-B** anerkannten Prüfungsrat, der auch Ausbilder im Lehrgang ist, zu bestehen. Die Auswahlprüfung besteht aus einer praktischen Flugprüfung (Flugzeit mindestens 30 Minuten).
- ▶ Vor Beginn des Fluglehrer-Lehrgangs ist eine Flugzeit von mindestens zwölf Stunden als verantwortlicher Führer (PIC) auf aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten innerhalb der letzten 24 Monate nachzuweisen.

Der Verein nutzt das Meldeverfahren im **Vereinsflieger.de**. Vor Beginn der Ausbildung müssen folgende Dokumente im **Vereinsflieger.de** bereitgestellt sein (📄):

- ▶ Der Nachweis der erfolgreichen Auswahlprüfung (📄)
- ▶ eine entsprechende unbeschränkte Erlaubnis für Luftsportgeräteführer mit eingetragener Passagierflugberechtigung (beidseitige *.pdf) (📄)
- ▶ gültiges Tauglichkeitszeugnis (mindestens LAPL, beidseitige *.pdf) (📄)
- ▶ die Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes (BZF oder AZF) (📄)
- ▶ ein fliegerischer Lebenslauf (📄)
- ▶ Sonstige Lizenz mit Lehrberechtigung (📄)

11.2 Umfang der theoretischen Ausbildung

Der Lehrgang zum Erwerb der Lehrberechtigung umfasst eine theoretische Ausbildung von mindestens acht Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten mit den Themen:

- ▶ Luftrecht
- ▶ Methodik
- ▶ Dokumentation der Ausbildung
- ▶ Kenntnisse über das vorliegende AHB
- ▶ Kenntnisse über die Trainings-Handbücher THB
- ▶ Pyrotechnische Einweisung

Der Bewerber soll in die Lage versetzt werden, eigenständig die Flugausbildung von Bewerbern zum Luftsportgeräteführer durchzuführen.





11.3 Umfang der praktischen Ausbildung

Für den praktischen Teil des Lehrgangs sind mindestens 120 Minuten Luftarbeit auf unterschiedlichen Luftsportgeräte-Typen anzusetzen. Die eingesetzten Luftsportgeräte müssen sich im Typ und beim maximalen Abfluggewicht unterscheiden, mindestens ein Ultraleichtflugzeug mit erhöhtem MTOW > 472,5 kg ist einzusetzen.

11.4 Theoretische Prüfung

Die Prüfung wird in Form eines mündlichen Prüfungsgespräch mit dem Prüfungsrat durchgeführt. Das Gespräch beinhaltet Fragen aus den folgenden Bereichen und die Ergebnisse werden vom Prüfungsrat nachvollziehbar dokumentiert.

- ▶▶ Luftrecht (LuftPersV, LuftVG, LuftVZO)
- ▶▶ Themen aus dem vorliegenden AHB

11.5 Praktische Prüfung

Der Prüfungsflug ist mit einem Mitglied des Prüfungsrates (=Prüfer) durchzuführen. Während des Prüfungsflugs sitzt der Prüfungsrat auf dem Sitz des künftigen Bewerbers (Flugschüler). Der Prüfungsflug ist nicht Bestandteil der Ausbildung. Nach der erfolgreichen Prüfung müssen folgende Dokumente im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) bereitgestellt sein (📄):

- ▶▶ Antrag auf Eintrag der Berechtigung (📄)
- ▶▶ Ergebnis der Theorieprüfung (📄)
- ▶▶ Ergebnis der Praxisprüfung (📄)

11.6 Erleichterungen

Es entfällt die Assistenten-Lehrtätigkeit. Der Antragsteller bekommt die Berechtigung „Ausbildung von Luftsportgeräteführern auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen“ zusammen mit einem „Gültig bis ...“ in einem neuen Luftfahrerschein eingetragen. Die neue Lizenz (mit dem o. g. Eintrag) wird vom [LSG-B](#) versendet (Postweg).

11.7 Antrag auf Ausstellung der Berechtigung Fluglehrer

Der o. g. Antrag wird über das Meldeverfahren im [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) an das [LSG-B](#) übermittelt.





12.0 Verlängerung der Lehrberechtigung

Die Lehrberechtigung hat eine Laufzeit von drei Jahren. Die Verlängerung muss über das vorhandene Formblatt durchgeführt werden. Diese Formblatt ist mit den Anlagen per Post/E-Mail an das **LSG-B** zu senden.

- ▶ Antrag auf Verlängerung gem. LuftPersV § 96 (4)
- ▶ Bescheinigung der Teilnahme an einem anerkannten Fortbildungslehrgang für Fluglehrer
- ▶ Nachweis der Lehrtätigkeit oder Befähigungsüberprüfung

13.0 Aerodynamisch gesteuerte leichte Luftsportgeräte (§ 1 Abs.4 LuftVZO)

13.1 Ausbildungsvoraussetzungen

Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Erlaubnis zum Führen aerodynamisch gesteuerter leichter Luftsportgeräte entsprechend § 1 Abs. 4 LuftVZO, im Folgenden auch „Leichte Luftsportgeräte“ genannt, sind

- ▶▶ die theoretische Ausbildung
- ▶▶ die Flugausbildung

Inhaber einer gültigen Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte sind von der Ausbildung und Prüfung befreit.

Auf Antrag wird in diesem Fall eine unbefristet gültige Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Leichte Luftsportgeräte ausgestellt.

13.2 Beschreibung der Ausbildung und der Ausbildungsinhalte

Eine ausführliche Beschreibung der Ausbildung mit den Lehrplänen in Theorie und Praxis findet sich im Trainingshandbuch THB „leichte Luftsportgeräte“





Anhang 1: Luftsportgeräteführerschein: Übersicht zum Lizenzerwerb

Hinweis: Die vorliegende Übersicht dient der groben Orientierung. Im Zweifel gilt das zutreffende THB.

Ausgangssituation		Keine Fluglizenz vorhanden (Fußgänger) "THB UL ohne Vorbildung"
Mindestalter	Ausbildungsbeginn:	16 Jahre
	Erteilung der Lizenz:	17 Jahre
Theorie	- Mindestens 60 h - Fächer: s.u. Fächer (1) - Pyrotechnische Unterweisung durch VAL - Prüfung durch Prüfungsrat	
Praxis	- 30 h Flugausbildung - 5 h Alleinflug - 50 Sololandungen (empfohlen) - 2 Streckenflüge 200 km mit Fluglehrer mit Zwischenlandung - 3 Streckenflüge 100 km - Einweisung in besondere Flugzustände - Mindestens drei erfolgreiche Aussenlandeübungen - Prüfung durch Prüfungsrat	

THB 91

Luftsportgeräteführerschein

- Unbefristet gültig
- Bedingungen: in den letzten 24 Monaten
- 12 h Flugzeit(6 h als PIC) auch auf MoSe oder E-Klasse)
- 12 Starts/Landungen
- Übungsflug von mind. 1 h mit FI
- Beförderung von Fluggästen: 90-Tage-Regel

Fächer (1)

1. Luftrecht
2. Navigation
3. Meteorologie
4. Grundlagen des Fliegens
5. Betriebsverfahren
6. menschl. Leistungsvermögen
7. Kommunikation (BZF empfohlen)

Passagierberechtigung

Nur für die Ausbildung vom Fußgänger zum UL-Piloten

- 3 Streckenflüge 100 km
- 2 Streckenflüge 200 km mit Fluglehrer mit Zwischenlandung

Schleppberechtigung

- Mind. 30 h Flugzeit (5h auf dem Muster)
- 5 Schleppflüge unter Aufsicht
- 10 Schleppflüge zur Berechtigung
- 5 Flüge im Segelflugzeug, wenn kein SPL-Inhaber

Bannerschlepp

- Mind. 90 h Flugzeit (5h auf dem Muster)

Schleppberechtigung

Verlängerung

- 10 Schleppflüge auf Luftsportgeräten in den letzten 24 Monaten





Anhang 1: Luftsportgeräteführerschein: Übersicht zum Lizenzerwerb

Mindestanforderungen für Inhaber: SPL* / PPL (H)	
"THB UL von der SPL-Lizenz oder vom PPL (H)"	
Theorie	- Unterweisung: Allgemeine Luftfahrzeugkunde und Betriebsverfahren - Pyrotechnik-Unterweisung durch VAL - Theorieprüfung (schriftl. oder mündlich) durch VAL - Pyrotechnikprüfung (schriftl.) durch VAL
Praxis	- Mindestens 10 h Flugausbildung (Anrechnungen möglich) - Mindestens 5h Alleinflüge - Mindestens drei erfolgreiche Aussenlandeübungen - Praktische Prüfung durch VAL für SPL-Inhaber - Prüfung durch Prüfungsrat für PPL (H)-Inhaber

* SPL = Soaring Pilot Licence = Lizenz zum Führen von Segelflugzeugen. Hier ist nicht die Sport Pilot Licence (leider auch SPL) gemeint. Die Passagierberechtigung wird mit der Erteilung der UL-Lizenz mit eingetragen.

Mindestanforderungen für Inhaber: PPL(A) / LAPL(A) / SPL-TMG	
"THB UL von SPL(TMG)-Lizenz/PPL (A)/LAPL(A)"	
Theorie	- Einweisung in „Grundlagen des Fliegens“ und „Betriebsverfahren“ - Pyrotechnik-Unterweisung durch VAL - Bestätigung der Abnahme der Pyrotechnikprüfung
Praxis	- Mindestens 1 h Flugausbildung - Mindestens drei Solo Flüge - Übungsflug von mindestens 1h Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers - Praktische Prüfung durch VAL oder Prüfungsrat von mindestens 1h (zusammenhängender Flug/Flüge)

Die Passagierberechtigung wird mit der Erteilung der UL-Lizenz mit eingetragen.

Mindestanforderungen für Inhaber: Lizenz für Trikes oder fußstartfähigen UL	
Theorie	- Ausbildung und Prüfung entfallen - Pyrotechnische Einweisung muss nachgewiesen werden
Praxis	- 30 h müssen nachgewiesen werden, davon mind. 5 h Solo - Mindestens zwei Streckenflüge über 200 km mit Zwischenlandung mit FI - Praxisprüfung erfolgt durch einen Prüfungsrat





Anhang 1: Luftsportgeräteführerschein: Übersicht zum Lizenzerwerb

Mindestanforderungen für Inhaber:		Lizenz für UL-Tragschrauber
Theorie		- Grundlagen des Fliegens - Betriebsverfahren - Pyrotechnische Einweisung - Prüfung erfolgt beim Ausbildungsleiter
Praxis		- Es sind keine Mindestflugstunden vorgeschrieben, aber es müssen die Übungen aus dem THB 91 durchgeführt werden - 3 Soloflüge unter Aufsicht eines FI - 100 km Streckenflug mit FI - Drei Landungen auf fremden Flugplätzen - Praxisprüfung erfolgt durch einen Prüfungsrat

Mindestanforderungen für Inhaber:		Lizenz für Motorschirme oder Motorschirm-Trikes
Theorie		- Navigation - Luftrecht (nur Prüfung) - Grundlagen des Fliegens - Betriebsverfahren - Pyrotechnische Einweisung - Prüfung erfolgt beim Prüfungsrat
Praxis		- Ausbildung nach dem THB 91 - Praxisprüfung erfolgt durch einen Prüfungsrat





Anhang 1: Luftsportgeräteführerschein: Übersicht zum Lizenzerwerb

Fluglehrerausbildung / Assistentenlehrgang

Auswahlprüfung Voraussetzung	- Erlaubnis für Luftsportgeräteführer - Passagierflugberechtigung - Funksprechzeugnis BZF oder AZF - 150 Flugstunden auf aerodyn. gest. Luftsportgeräten, oder SEP oder TMG oder Segelflugzeugen als PIC (ohne Blockzeiten) - 12 Flugstunden auf Luftsportgeräten /24 Monaten - Streckenflug 200 km auf aerodyn. gest. Luftsportgeräten
Auswahlprüfung	 Theoretischer Teil: - Schriftliche Prüfung der Fächer (1) ohne Kommunikation Praktischer Teil: - Flugprüfung von 60 Minuten, Bewerber muss vom Fluglehrersitz aus fliegen.
Lehrgang Theorie	- Fächer: s.u. Fächer (1) - Pädagogik / Theoretischer Flugunterricht / Dokumentation - 50 Stunden à 45 Minuten - Pädagogik und Lehrprobe - Prüfung durch Prüfungsrat
Lehrgang Praxis	- Mindestens 8 Flugstunden zu 60 Min nach Lehrplan - Prüfung: Theorie (mündlich), Lehrprobe & Praxis durch Prüfungsrat
Fluglehreranerkennung	- Ausbildung von 2 Flugschülern

Mindestanforderungen für Inhaber:

Lehrberechtigung FI(S) / FI(A)

Auswahlprüfung Voraussetzung	- 12 Flugstunden auf Luftsportgeräten /24 Monaten
Auswahlprüfung Praxis	- Mindestens 30 Minuten
Lehrgangsdauer	- Mindestens 3 Tage für FI(A)-Inhaber - Mindestens 5 Tage für FI(S)-Inhaber
Lehrgang Theorie	 - Mindestens 8 Stunden - Luftrecht / Methodik / Dokumentation / Pyrotechnik
Lehrgang Praxis	- Mindestens 4h Flugzeit nach Lehrplan für FI(A) - Mindestens 6h Flugzeit nach Lehrplan für FI(S) - Prüfung: Theorie (mündlich) & Praxis durch Prüfungsrat
Assistentenzeit	Keine



**Anhang 2: Übersicht zuständige Stellen**

Zuständige Stelle	Kontakte
Luftfahrt-Bundesamt (LBA)	Postfach 3054 38020 Braunschweig Tel: +49 531-2355-0 Fax: +49 531-2355-9099 https://www.lba.de
Luftsportgeräte-Büro	Deutscher Aero Club e.V. Hermann-Blenk-Str. 28 38108 Braunschweig Telefon: +49 531-23540-60 E-Mail: lsqb@daec.de
Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU)	Hermann-Blenk-Straße 16 38108 Braunschweig Tel: +49 531-3548-0 Fax: +49 531-3548-246 E-Mail: box@bfu-web.de https://www.bfu-web.de





Anhang 3: Auszüge aus der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV)

Die Texte der LuftPersV sind hier zusammengefasst dargestellt. Im Zweifelsfall gelten die Texte aus der Verordnung.

Rechte und Bedingungen

§ 42 LuftPersV
§ 84a LuftPersV

Die Rechte des Inhabers einer Lizenz für Luftsportgeräte bestehen darin, als PIC auf aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten tätig zu sein.

Inhaber einer Lizenz für Luftsportgeräte dürfen Fluggäste nur befördern, wenn er fünf Streckenflüge und mind. zwei Streckenflüge mit Zwischenlandung über eine Gesamtstrecke von mind. 200 km in Begleitung eines Fluglehrers durchgeführt hat. Er muss dann seine Befähigung zum Gastflug nachweisen.

Mindestalter

§17 LuftPersV

Der Bewerber um eine Lizenz muss mindestens 16 Jahre alt sein.

Anforderungen bezüglich der Erfahrung

§ 42 LuftPersV

Der Schüler muss seine Ausbildung in einer Flugschule absolvieren:

- theoretische Kenntnisse
 - o mindestens 60 UE (45 Min.) in 7 Sachgebieten
- mindestens 30 h Flugausbildung, davon mindestens:
 - o 5 Stunden überwachter Alleinflug mit mindestens 40 Alleinlandungen

Anrechnung aus einer andere Luftfahrzeugkategorie

§42 LuftPersV
Richtlinie des DAeC und DULV

Lizenzinhaber SPL oder Hubschrauber:

- bis zu 20 Flugstunden können ersetzt werden, wenn diese innerhalb der letzten 24 Monate erfüllt worden sind
- mindestens 5 Flugstunden Alleinflug
- mindestens 20 Alleinstarts und Landungen

Inhaber einer PPL(A), LAPL(A), Tragschrauber und SPL mit TMG-Berechtigung:

- Praktische Ausbildung ohne Mindeststunden
- mindestens drei Starts und Landungen
- mindestens drei Außenlandeübungen
- theoretische und praktische Unterweisung
- 1 h Übungsflug mit Fluglehrer ohne Unterbrechung

Lizenzinhaber für schwerkraftgesteuerte Lustsportgeräte:

- fünf Flugstunden können ersetzt werden

Theorieausbildung beschränkt sich bei diesen Fällen auf Technik und Verhalten in besonderen Fällen.





Anrechnung aus einer andere Luftfahrzeugkategorie

§42 LuftPersV

Richtlinie des DAeC und DULV

Die theoretische Prüfung kann vom Ausbildungsleiter abgenommen werden.

Die praktische Prüfung bei Bewerbern mit PPL(A)/LAPL(A)/SPL mit TMG und SPL (nur Segelflugrechte) kann vom Ausbildungsleiter abgenommen werden. In allen anderen Fällen wird sie vor einem Prüfungsrat abgenommen.

Notwendige Dokumente für die Prüfung:

- gültige Lizenz
- Tauglichkeitszeugnis
- pyrotechnische Einweisung mit Prüfungsprotokoll
- Passbild

Theoretische Wissensprüfung / Theoretische, mündliche Prüfung

§§ 42 und 43 LuftPersV

§ 128 Abs. 6 LuftPersV

Theoretische Kenntnisse

- Luftrecht
- Navigation
- Meteorologie
- Technik
- Verhalten in besonderen Fällen
- Menschliche Leistung
- Flugfunk

Die Auswahl der Prüfungsfragen erfolgt aus allen Fragen der Fachgebiete, nach dem Zufallsprinzip. Die Fragen sind im „multiple choice“ Verfahren gestellt.

Geprüft wird jedes Fach mit 40 Fragen pro Fachgebiet. Das Fach Navigation ist aufgeteilt in einen Fragenteil und eine Navigationsaufgabe mit je 20 Fragen. In der Wertung wird das Fach als Ganzes betrachtet.

Für die Lösung stehen dem Bewerber je Fachgebiet 30 Minuten und für Navigation 40 Minuten zur Verfügung.

Es müssen jeweils 75% (30 Fragen) zum Bestehen des Faches richtig beantwortet werden.

Praktische Prüfung

§ 128 Abs.7 LuftPersV

Ein Antragsteller für eine Berechtigung für Luftsportgeräte muss durch den Abschluss einer Eignungsprüfung nachweisen, dass er folgenden Punkte erfüllt hat:

- Die Fähigkeit, als PIC auf Luftsportgeräten die relevanten Verfahren und Manöver mit einer Kompetenz durchzuführen, die den angestrebten Berechtigung entspricht.
- Ein Antragsteller muss die Prüfung in einem Luftsportgerät abschließen..





Praktische Prüfung

§ 128 Abs.7 LuftPersV

Der Prüfer gibt vor dem Flug dem Bewerber einen Streckenflug bekannt und bespricht mit dem Bewerber das Prüfungsprogramm. Der Bewerber erarbeitet einen vollständigen Flugdurchführungsplan. Für die praktische Prüfung sind ca. 60 Minuten zu planen.

Standards für das Bestehen:

Die Prüfung ist in verschiedene Abschnitte zu unterteilen, die alle verschiedenen Phasen eines Fluges mit dem Luftsportgerät darstellen.

Die Prüfung kann vom Prüfer abgebrochen werden, wenn der erforderliche Abschluss der Prüfung nicht mehr möglich ist. Ein nicht bestandener Prüfungsteil kann nach einer Nachschulung wiederholt werden. Die näheren Einzelheiten bestimmt der Prüfer.

Toleranzen bei Prüfungsflügen im Luftsportgerät

Unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen und der Leistung des Luftsportgerätes gelten folgende Toleranzen:

- Höhe im normalen Flug: ± 150 ft
- Geschwindigkeiten:
 - o Start und Anflug: $+15$ kt
 - o Bei allen anderen Flugabschnitten: ± 15 kt

Schleppberechtigung

§ 84 LuftPersV

Luftsportgeräteführer bedürfen zum Schleppen anderer Luftfahrzeuge einer Berechtigung.

Voraussetzungen:

- 30 Flugstunden nach Erwerb der Lizenz auf Luftsportgeräten
- fünf Flugstunden auf dem Typ des Luftsportgeräts, mit dem die Schleppberechtigung erworben wird

Anforderungen:

- fünf Schlepps mit Segelflugzeugen unter Aufsicht
- fünf Schleppstarts im Segelflugzeug, wenn keine SPL-Lizenz vorliegt

Erleichterungen:

Inhaber von gültigen Lizenzen von PPL(A), LAPL(A) und TMG mit eingetragener Schlepp-Berechtigung

- fünf Flugstunden auf dem Typ des Luftsportgeräts, mit dem geschleppt werden soll.
- fünf Flüge mit Luftsportgeräte mit Segelflugzeug im Schlepp unter Aufsicht wird dringend empfohlen





Anhang 4: Liste der Trainingshandbücher (THB) Anhang 4:

Das Bewerberprofil angehender Luftsportgeräteführer ist weit aufgefächert. Die Bandbreite reicht vom Bewerber ohne Vorbildung bis zum Berufsluftfahrer mit umfangreicher Mustererfahrung. Daher ist eine Vielzahl von Trainingshandbüchern entstanden, die auf das spezifische Bewerberprofil zugeschnitten worden sind. Weitere Hinweise zum Ausbildungskonzept und der Bedeutung der THBs sind unter Punkt 5.4.2 näher beschrieben.

Abkürzung	Terminus
THB.91	Für Bewerber ohne Vorbildung
THB.92A	Für Inhaber einer gültigen Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL)
THB.92B	Für Inhaber einer gültigen Privatpilotenlizenz für Hubschrauber (PPL-H)
THB.93A	Für Inhaber einer gültigen Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL) mit TMG-Berechtigung
THB.93B	Für Inhaber einer gültigen Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (LAPL(A) oder PPL(A))
THB.94A	Für Inhaber einer gültigen Lizenz für Trike oder fußstartfähige ULs
THB.94B	Für Inhaber einer gültigen Lizenz für UL-Tragschrauber
THB.94C	Für Inhaber einer gültigen Lizenz für Motorschirm oder Motorschirmtrike
THB.94D	Für Inhaber einer gültigen unbeschränkten Lizenz für Hängegleiter und Gleitsegel
THB.95	Erwerb einer Fluglehrer-Assistenten-Berechtigung
THB.96	Erweiterung einer gültigen FI(S) oder FI(A)-Berechtigung auf eine UL-Lehrberechtigung
THB.97	Für Inhaber eines gültigen Luftsportgeräteführerscheins / Erwerb der Passagierberechtigung
THB.98	Für Inhaber eines gültigen Luftsportgeräteführerscheins / Erwerb der Schlepp-Berechtigung





Anhang 5: Übersicht zum Ablauf der Dokumentation für Bewerber ohne Vorbildung

Schritt	Schüler / Verein	Verband	LSG-B
<i>Zunächst keine praktische Ausbildung möglich</i>			
	Mitglied ist im Vf angelegt		
1	Lehrplan für Schüler anlegen		
2	Alle Pflichtdokumente * als PDF scannen und in Vf hochladen (Dokumenttyp beachten)		
3	Ausbildungsleiter meldet Lehrplan an Verband		
4		Lehrplan & Doku prüfen Lehrplan an LSG-B leiten	
<i>Praktische Ausbildung kann beginnen</i>			
5	Weitere Nachweise nach Schulungsfortschritt in Vf hochladen, insbesondere Medical vor dem ersten Alleinflug		
6	Pflichtdokumente für Anmeldung zur Theorieprüfung hochladen **		
7	Meldung zur Anmeldung Theorieprüfung mit Nennung Wunsch-Prüfer durch Ausbildungsleiter		
8		Antrag Theorieprüfung prüfen und LSG-B melden	
9			Prüfer an Schüler benennen
10	Theorieprüfung bestanden, Nachweis von Prüfer erhalten		
11	Ergebnis Theorieprüfung in Vf hochladen		
12	Ausreichende praktische Ausbildung im Lehrplan vollständig dokumentieren		
13	Pflichtdokumente für Anmeldung zur Praxisprüfung hochladen ***		
14	Meldung zur praktischen Prüfung mit Nennung Wunsch-Prüfer durch Ausbildungsleiter		
15		Antrag Praxisprüfung prüfen und LSGB melden	
16			Prüfer an Schüler benennen
17	Praxisprüfung bestanden, Nachweis vom Prüfer erhalten		
18	Nachweis Praxisprüfung in Vf hochladen		
19	Meldung zur Beantragung Lizenz abschicken		
20			Lizenz ausstellen
21	Schüler erhält Lizenz		
22	Im VF: Lehrplan Status auf „erfolgreich abgeschlossen“ setzen		

* Vor Ausbildungsbeginn: Ausweis (beidseitig schwarz-weiss in einer einzigen PDF-Datei)

** Zur Anmeldung Theorie-Prüfung: Keine Dokumente notwendig

*** Zur Anmeldung Praxis-Prüfung: Tauglichkeitszeugnis (erst zu diesem Zeitpunkt Pflichtdokument), Ergebnis Theorie-Prüfung Nachweis Pyrotechnik, Nachweis Sprechfunkrechte, Fluggenehmigung Überlandflug, Nachweis Streckenflug





Anhang 6: Übersicht Pflichtdokumente Ausbildung

		Schülermeldung	Ausweis *	Tauglichkeitszeugnis	Vorhandene Lizenz	Nachweis Pyrotechnik	Nachweis Sprechfunkrechte	Anmeldung Theorie-Prüfung **				
Ohne Vorbildung (Fußgänger)	Anmeldung Schüler		☒									
	Anmeldung Theorie											
	Anmeldung Praxis			☒	☒	☒	☒	☒	☒			
	Antrag Lizenz										☒	
von SPL oder PPL(H)	Anmeldung Schüler		☒	☒	☒	☒						
	Antrag Lizenz				☒			☒	☒			
von SPL TMG, PPL(A) / LAPL(A)	Anmeldung Schüler			☒	☒							
	Antrag Lizenz				☒							
von schwerkraft- gesteuertem UL	Anmeldung Schüler		☒	☒	☒							
	Antrag Lizenz				☒					☒		
	Anmeldung Schüler											

= Absenden der Meldung durch Ausbildungsleiter
im **Vereinsflieger.de** ausreichend

☒ = Dokument muss in **Vereinsflieger.de** verfügbar sein

Ergebnis Theorieprüfung
Fluggenehmigung
Nachweise Streckenflug ***
Anmeldung Praxis-Prüfung **
Nachweis Praxisprüfung
Antrag Lizenz

* Ausweis beide Seiten schwarzweiss in einem pdf-Dokument

** Wunsch-Prüfer im Kommentarfeld im **Vereinsflieger.de** benennen

*** Nachweis Streckenflüge: Flugauftrag mit Stempeln und Unterschrift

Hinweise / Legende:

- Meldungen über **Vereinsflieger.de** an den Verband gelten als Unterschrift und dürfen nur von den benannten Ausbildungsleitern durchgeführt werden.
- Alle Dokumente im pdf-Format ablegen
- Mehrseitige Dokumente (Lizenzen, Ausweis, etc.) bitte in einer einzigen Datei ablegen, gerne mit mehreren Seiten.





Leere Seite

(aus technischen Gründen)





Leere Seite

(aus technischen Gründen)





AUTORENTEAM	
Prof. Dr. Albrecht, Helmut	Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e. V. Vizepräsident und Präsidialrat Nordwürttemberg
Hammann, Peter	Luftsportverband Rheinland-Pfalz Ausbildungsleitung und Geschäftsführung
Heuberger, Bernd Layout	Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e. V. Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit & Sport
Morr, Mike	Vorstand DAeC / Vizepräsident Regionen Referent Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit,
Ölschläger, Harald	Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e. V. Verbandsausbildungsleiter
Wagner, Guido	Luftsportverband Rheinland-Pfalz stellvertretende Ausbildungsleitung und Geschäftsführung



Deutscher Aero Club e.V.
Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig
www.daec.de