

LUFTSPORTVEREIN
HAMELN E.V.

Infomappe



Internet:

<http://www.lsv-hameln.de>

Telefon Flugplatz: 05159-1600

Telefon Informationen: 05154-2864

E-Mail: webmaster@lsv-hameln.de

Ausbildung zum Luftfahrzeugführer ?

Der Titel hört sich vielleicht kompliziert an, aber so schwierig ist das mit der Ausbildung eigentlich gar nicht. Es gilt der Grundsatz: Wer Einsatz und Interesse zeigt, kommt auch schnell voran.

Nun aber: Wie sieht das konkret mit der Ausbildung aus?

Nachdem Du neues Mitglied bei uns geworden bist, zur Schulung beim Landesverband angemeldet wurdest und beim Fliegerarzt warst, kann es sofort losgehen.

Bis zum ersten Alleinflug fliegst Du im Doppelsitzer, in dem der Fluglehrer hinten sitzt und Dich Schritt für Schritt an die Technik des Fliegens heranführt. Wenn es dann nach ca. 60 Flügen mit Lehrer soweit ist, dass Du nun endlich allein fliegen darfst, steigt der Lehrer nun nicht mehr hinten ein und Du fliegst den Doppelsitzer allein. Aber keine Angst - kein Fluglehrer würde einen Schüler allein fliegen lassen, wenn er nicht wirklich dazu in der Lage ist.

Nach den ersten drei Alleinflügen hast Du nun den ersten Ausbildungsabschnitt, die A-Prüfung, bestanden und schon einmal die größte Hürde genommen.



In der weiteren Ausbildung darfst Du dann mit dem Doppelsitzer allein fliegen, wenn Dir ein Fluglehrer einen Flugauftrag zum Alleinflug gegeben hat. Auf diesen Flügen geht es darum erst einmal Routine zu sammeln. Nach einigen Flügen dieser Art steht dann noch die B-Prüfung an. Dabei handelt es sich um drei Platzrunden bei denen ein paar leichte Manöver geflogen werden müssen. Diese werden dann vom Fluglehrer begutachtet. Und schon hast Du auch die B-Prüfung bestanden. Nach weiteren Übungsflügen steht dann erst mal eine Umschulung auf einen Einsitzer an. (wieder ein großer Schritt im Leben eines Flugschülers).

Darauf folgt dann auch schon die C-Prüfung, bei der wieder nur ein paar Manöver zu zeigen sind, die Du auf Deinen vielen Alleinflügen ohnehin schon aus dem ff beherrscht.

Neben der praktischen Ausbildung im Sommer gibt es aber auch eine theoretische Ausbildung im Winter.

Im praktischen Teil der Ausbildung folgen jetzt lediglich noch ein oder zwei Umschulungen auf andere Einsitzer. Das war's erst mal. Jetzt heißt es "den Schein zu machen". Das heißt, dass nun die theoretische Luftfahrerscheinprüfung ansteht. Dort wird man in allen Fächern (Navigation, Luftrecht, Technik, Verhalten in besonderen Fällen und Meteorologie) geprüft. Das ganze läuft nach dem Ankreuzverfahren ab, man muss also nicht selber formulieren, sondern einfach nur wissen. Hat man diese Prüfung bestanden hat man die allergrößte "Hürde" der Ausbildung hinter sich gebracht. Im Vergleich dazu ist die praktische Luftfahrerscheinprüfung ein Kinderspiel. Um die praktische Prüfung machen zu dürfen muss man zunächst aber noch einen 50 km Streckenflug allein durchführen und dokumentieren. Dann erfolgt aber die Praktische.

Nach der letzten Prüfung hat man nun endlich den Schein und darf von nun an ohne Flugauftrag losfliegen.

So kompliziert und langwierig das auch klingen mag, lass Dich nicht davon abschrecken. Wenn man das so liest erscheint alles ziemlich lang, aber mit Einsatz und Interesse vergeht die Zeit wie im Fluge und plötzlich steht man da und hat den Schein.

Kosten

Ob Segelfliegen teuer ist oder nicht, hängt ganz allein davon ab, wie viel man fliegt und wie man sich im Verein stark macht (z.B. durch Winterarbeit).

Damit es bei der Abrechnung auch gerecht zugeht, haben wir ein sogenanntes Punktesystem. Jeder Flug wird, je nach Länge, mit Punkten belegt. Je länger ein Flug ist, desto mehr Punkte werden einem gutgeschrieben. Je mehr Punkte man erfliegen hat, desto weniger muss man in der folgenden Saison pro Start oder Minute blechen.

Für Flüge, die kürzer als 60 Minuten sind bekommt man einen Punkt, für Flüge, die länger als 60 Minuten sind bekommt man dann 3 Punkte. Wer am Ende der Saison mehr als 130 Punkte ergattert hat, fliegt in der nächsten Saison in der billigsten Stufe, jedoch nur dann, wenn er im Folgejahr wieder 130 Punkte erreicht – sonst muss er nachzahlen.

Die Gebühren

Stufe	Punkte	Start	Zeitgebühr <=60 Minuten	Zeitgebühr >60 Minuten
1	<80	4,30 €	0,20 €/Min	0,20 €/Min
2	>= 80 <130	3,80 €	0,16 €/Min	0,15 €/Min
3	>= 130	3,50 €	0,15 €/Min	0,14 €/Min

zuzügl. 7% gesetzl. MwSt.

Punkte sammeln: Flugzeit <=60 Min: 1 Punkt
Flugzeit >=60 Min: 3 Punkte

Hinweise:

Flugschüler werden in der ersten Saison in Gebührenstufe 3 (die günstigste) eingestuft.

Flugschüler 10% Minderkosten auf Start und Zeitgebühren.

Discus 2c, LS 8, ASW 27, ASK 21 und Duo Discus: 10% Mehrkosten auf Zeitgebühren.

Ka 6 E: 50% Minderkosten auf die Zeitgebühren.

Weitere Gebühren und Beiträge:

	Aufnahmegebühr (€) *	Monatl. Beitrag (€)	Beitrag an Dachverbände € pro Jahr
Erwachsene aktive Mitglieder	250,--	15,--	71,68
Jugendliche bis 21 Jahre	250,--	7,50	44,64

Aufnahmegebühr:

1. Hälfte ist bei Abgabe des Aufnahmeantrages, 2. Hälfte nach Aufnahme durch die Mitgliederversammlung zu zahlen. Jugendliche unter 18 Jahren zahlen die 2. Hälfte bei Vollendung des 18. Lebensjahres.

Aufnahmegebühr für Schnuppermitglieder:

Schnuppermitglieder zahlen die Aufnahmegebühr erst bei Umwandlung in den aktiven Status. D.h., wenn der erste Alleinflug erfolgt ist und sich das Schnuppermitglied entscheidet den Segelflug beim LSV Hameln weiter zu betreiben.

➔ Voraussetzungen für die Benutzung der Flugzeuge:

Die folgenden Kosten fallen nach und nach im Rahmen von Schulungsfortschritten statt und müssen damit nicht auf einmal bezahlt werden.

Diese Kosten verteilen sich auf mehrere Jahre und stellen für einen begeisterten Segelflieger keine unüberwindbare Hürde dar.

Flugzeug	Voraussetzungen	Umlage (€)
ASK 23	Umschulung im alleinigen Entscheidungsbereich des Lehrers	--
Ka 6 E	ASK 23 Erfahrung	--
LS 4 a/b	Mind. 200 Gesamtstarts, davon 30 auf GFK-Flugzeugen	100,-
ASK 21	PPL-C, Einweisungsstart durch Fluglehrer	100,-
Discus 2c	Flugerfahrung auf den vorhergehenden Mustern	150,-
LS 8	Flugerfahrung auf den vorhergehenden Mustern (mind. 25h LS 4)	150,-
ASW 27	Flugerfahrung auf den vorhergehenden Flugzeugen	150,-
Duo-Discus	Erfahrung auf LS 8 o. Discus Einweisungsstart d. Fluglehrer	250,-

Bei all den Preisen könnte ja leicht der Gedanke aufkommen, dass Segelfliegen für den Normalmensch nicht finanzierbar ist. Diese Ansicht ist aber völlig falsch. Segelfliegen ist kein Sport der Reichen. Den Finanzschwächeren, z.B. Flugschülern, kommt man daher auch mit geringeren Gebühren entgegen.

Auch hier gilt wieder der Grundsatz: Von der Informationsflut nicht abschrecken lassen, sondern einfach vorbeikommen.

➔ Ist Segelfliegen gefährlich?

Segelfliegen ist nicht gefährlicher als z.B. Autofahren. Alle möglichen Gefahrensituationen werden sowohl in der praktischen als auch in der theoretischen Ausbildung bis zur perfekten Beherrschung mit Fluglehrer geübt und diskutiert. Ein Restrisiko kann man aber wie auch bei allen anderen Sportarten nicht ganz ausschließen. Beim Umgang mit Flugbetrieb und Fluggerät ist Sorgfältigkeit, Vorsicht und ständige Beobachtung des Umfeldes geboten.

Jeder muss offen für Kritik an eigenen Fehlern sein und auch Augen für die Fehler anderer haben und diese darauf hinweisen. Auf diese Weise wird die Sicherheit des Flugbetriebs erheblich gesteigert.



Soviel zum Faktor Mensch. **Aber wie sieht's eigentlich mit dem Faktor Material aus?**

Über die Sicherheit des Materials wachen ständig unsere Werkstattleiter und die Prüfer des Luftfahrtbundesamtes. Schon bei den kleinsten Ungewöhnlichkeiten wird ein Flugzeug aus dem Betrieb genommen und auf Herz und Nieren geprüft bevor jemand damit losfliegt. Nach jeder Flugsaison werden alle Flugzeuge komplett demontiert, sehr gründlich unter die Lupe genommen und anschließend geprüft.

Außerdem braucht niemand Angst zu haben, dass ein Segelflugzeug nicht stabil genug ist. Ein Segelflugzeug ist auf seine Größe umgerechnet wesentlich stabiler als ein großes Passagierflugzeug. Die Stabilität beweist auch die Kunstflugtauglichkeit der Flugzeuge.

Damit hätten wir auch Faktor Material betrachtet. Dann noch kurz zu der weitverbreiteten Meinung, dass man abstürzt, wenn man in ein Luftloch gelangt. Dazu kann man nur sagen, dass es keine Luftlöcher gibt. Es gibt lediglich sinkende und steigende Luftmassen.

Wer einen Einblick in die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen beim Faktor Pilot haben möchte, sollte sich mal unsere [Sicherheitsbroschüre](#) anschauen.

➔ **Wie fliegt ein Segelflugzeug ?**

Wind brauchen Segelflugzeuge zum Fliegen nicht unbedingt. Sie fliegen auch - und genauso gut - wenn es windstill ist. Beim Start wird das Segelflugzeug durch eine Winde oder ein Motorflugzeug auf eine bestimmte Höhe gebracht. Anschließend gleitet es auf einer schwach nach unten geneigten Bahn.

Moderne Segelflugzeuge erreichen spielend eine Höchstgeschwindigkeit von 250km/h. Während des Gleitfluges opfert es ständig etwas von seiner Ausgangshöhe. Das Segelflugzeug setzt also seine Flughöhe in Flugstrecke um - solange, bis die Höhe verbraucht ist und das Flugzeug landen muss.



Die Seilwinde (320 PS, 1200 m Seil)

➔ **Wieso können Segelflugzeuge Hunderte von Kilometern fliegen?**

Während des Gleitfluges versucht der Segelflieger Thermik zu finden. Thermik ist von der Sonneneinstrahlung erwärmte Luft, die vom Boden aufsteigt. Diese aufsteigende Luft nutzt der Segelflieger. Durch ständiges Kreisen bleibt er innerhalb des Aufwindes und klettert mit ihm.

Der Höhenweltrekord liegt übrigens über 14.000 m. Beim Streckenflug gleitet er dann abwärts zum nächsten Aufwind, gewinnt dort wieder Höhe, gleitet zum übernächsten usw.. So liegt die weiteste geflogene Strecke bei über 3.000 km!



Ein Standard-Klasse-Segelflugzeug im Flug

➔ **Wie komme ich in den Genuss ?**

Als Gast wird man in der Regel leicht eine Gelegenheit finden, gegen eine geringe Kostenbeteiligung einmal mitgenommen zu werden (auch bei uns in Bisperode möglich).

Aber was, wenn man selbst einmal Hand anlegen will?

Um irgendwann einmal in den Besitz seines Scheines zu kommen (Im strengen Amtsjargon heißt das: Private Pilotenlizenz Beiblatt C, kurz PPL-C), muss man sich schulen lassen, ähnlich wie auch für den Kfz-Führerschein - nur etwas länger. Anders als beim Autofahren heißt Schulen aber bei Segelfliegern für die meiste Zeit: FLIEGEN (Und zwar nach der Anfangsphase in der Regel alleine).

Die Schulung kann man gewerblich in einer der Segelflugschulen in Deutschland abwickeln, oder man tritt einem Verein bei, z.B. dem LSV Hameln. In beiden Fällen wird man die Dienste der Fluglehrer ohne Stundenlohn beanspruchen dürfen - aber im Gegensatz zum Vereinsleben, wo das wirklich aus Fliegerkameradschaft (und aus dem Vereinsinteresse der Nachwuchsförderung) geschieht, muss man in der Flugschule erheblich höhere Flugzeug-Benutzungsgebühren zahlen. So eine Firma will ja auch auf ihre Kosten kommen.

Im Verein fliegt man als Schüler oder Scheininhaber billiger, aber das ist halt die Belohnung dafür, dass man alles selber macht, inklusive der Wartungsarbeiten an Flugzeugen und am Fluggelände im Winter und der Vereinsarbeiten. Das sind dann auch die gewichtigsten "Pferdefüße" bei diesem Hobby: Wer im Voraus absehen kann, dass er nicht besonders viel Freizeit für die Fliegerei übrig haben wird, der ist auf Dauer in einem Segelflugverein nicht gut aufgehoben.



An Tagen in der Saison, wo man am Flugbetrieb teilnehmen möchte, sollte man genauso morgens beim Ausräumen der Flugzeuge aus der Halle helfen wie später beim Schieben und abends beim Einräumen der Flugzeuge. Was das rein Finanzielle angeht, so sind während der Saison (März bis Oktober) Kosten von etwa 80,-EUR im Monat ein Mittelmaß. Darin sind schon die auch im Verein fälligen Start- und Fluggebühren enthalten, also zahlt auch mehr, wer mehr fliegt.

➔ **Macht eine Brille fluguntauglich?**

Nein, eine Brille macht nicht fluguntauglich. Wichtig dabei ist nur, dass mit der Brille die 100%ige Sehkraft hergestellt ist.

Die letzte Entscheidung trifft der Fliegerarzt.

➔ **Schnupperwochenende und Schnuppermitgliedschaft**

Die beste Möglichkeit herauszufinden, ob Segelflug etwas für einen ist oder nicht, ist die Teilnahme an einem **Schnupperwochenende:**

Für nur 25 € kann man sich ca. 5 Flüge lang von erfahrenen Piloten und Fluglehrern durch die Luft kutschieren zu lassen und sich mit dem Segelfliegen vertraut machen.

Nebenbei wird aber auch einiges an Theoriewissen geboten und der ganze Flugplatz erkundet.

Um an solch einem Schnupperangebot teilzunehmen einfach eine Mail (webmaster@lsv-hameln.de) an uns schreiben oder 05154-2864 anrufen und Termin abmachen.



Seit neuestem bietet der LSV Hameln eine sogenannte **Schnuppermitgliedschaft** an, d.h. eine Mitgliedschaft auf "Probe". Man kann also erst einmal fliegen lernen und schauen, ob es einem gefällt. Ist man dann reif für den ersten Alleinflug, kann man sich entscheiden, dem Verein endgültig beizutreten oder nicht. Also Ausprobieren, ohne sich von vornherein festzulegen. Bei Fragen oder Interesse melden Sie sich doch einfach mal! Per E-Mail oder Post oder einfach mal vorbeikommen!

➔ **Folgende Unterlagen sind zum Beginn der**

Ausbildung notwendig:

- Personalausweis oder Pass (Kopie)
- Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis (wichtig !!!!!)
- Bei Minderjährigen Zustimmung des gesetzlichen Vertreters (im Aufnahmeantrag enthalten)
- Aufnahmeantrag LSV Hameln (2-fach)

Stand Januar 2009