



## **PRIVAT-PILOTEN-LIZENZ nach JAR-FCL (PPL-A)**

Wer gleich den PPL (PrivatPilotenLizenz) erwerben möchte, dem bieten wir das volle Programm. Die Möglichkeit besteht verschiedene Lizenzen zu erwerben, National Begrenzt max. 750 Kg Abfluggewicht (PPL-N), die Erweiterung bis 2000Kg Max. Abfluggewicht oder nach JAR-FCL international Gültig für die Klasse Einmotorig mit Kolbentriebwerk SEP(A) land. Die Kosten dieser Ausbildung und die Informationen über die Dinge, die wir von Ihnen benötigen, und die Sie wiederum von anderen Stellen besorgen müssen, finden Sie im Anschluß zu diesem Schreiben.

### **Die Ausbildung**

Die Eroberung der dritten Dimension, die Loslösung von Mutter Erde und die damit verbundene Erschließung eines neuen Raumes und einer neuen Qualität für ihre Freizeit oder für Ihre geschäftlichen Reisen oder für Ihren Werdegang zum Beruf des Verkehrsflugzeugführers, hat natürlich auch eine formelle Seite. Aber mehr als bei anderen „Scheinen“, Lizenzen und Berechtigungen rückt dieser Aspekt ziemlich schnell nach Beginn einer unserer Lehrgänge zugunsten des Spaßes in den Hintergrund.

Die Freude am Fortgang der theoretischen und praktischen Ausbildung und der Entwicklung Ihrer fliegerischen Fähigkeiten zum Piloten tritt dann mehr und mehr in den Mittelpunkt.

### **Wir möchten Ihnen jetzt vor allem davon erzählen:**

Nehmen wir einmal an, Sie haben sich bereits entschlossen, das Fliegen bei uns zu lernen. Nehmen wir weiter an, daß Sie schon das ärztliche Tauglichkeitszeugnis (Klasse II) erhalten haben, - das im übrigen jeder bekommt, es sei denn, daß wirklich schwerwiegende gesundheitliche Mängel vorliegen - und daß auch die anderen „formellen“ Dinge erledigt sind.

Unser Ausbildungsleiter hat Ihnen und Ihren Kurskollegen in einer Schuleinweisung den Gang des Kurses näher gebracht, er hat die Lehrer der Bereiche Wetter, Technik, Luftrecht Navigation und andere Fächer vorgestellt. Sie wissen dann, was in den Prüfungen von Ihnen erwartet wird und wie wir Sie im Mittwoch/Sonnabend-Rhythmus auf die theoretische Prüfung vorbereiten.

ALLES, was Sie für den theoretischen Teil der Ausbildung brauchen, ist Interesse an der Sache (und die haben Sie ja, denn sonst würden Sie dies jetzt nicht lesen) und ein bißchen Zeit.... und vielleicht ein bisschen Geld. Es werden von Ihnen keine gehirnakrobatischen Kunststücke verlangt. Vergessen Sie bitte alles, was Sie vielleicht über notwendige Vorbildung gehört haben. Sie schaffen es.

Sehen wir uns einmal die einzelnen Fachgebiete genauer an:

## **LUFTRECHT**

Hier erfahren Sie, was Sie mit Ihrer Lizenz alles dürfen, welche anderen Lizenzen es noch gibt, wie die Linienflugzeuge und die „kleinen“ Flieger voneinander gestaffelt werden u. v. a. m. Sie kennen die Straßen-Verkehrs-Ordnung und andere verkehrsrechtliche allgemeine Vorschriften. So gibt es auch eine Luft-Verkehrs-Ordnung (LuftVO), ohne die „oben“ das Chaos herrschen würde. Die Luft ist eben nicht so frei wie wir sie sehen. Dazu kommen Vorschriften über die Lizenzen, über die Flugzeuge und deren Wartung und vieles mehr.

## **FUNKSPRECH-LEHRGANG BZF I oder II**

Die Regulierungsbehörde für Post und Telekommunikation RegTP verlangt von jedem vor der Benutzung von Funkanlagen den Erwerb einer Berechtigung.

Die Berechtigung, weltweit als Luftfunkstelle Funkverkehr durchführen zu dürfen, erlangt man mit der bestandenen Prüfung in deutsch und englisch und erhält dann das BZF I. Wer sich in der englischen Sprache nicht sicher fühlt, legt die Prüfung zunächst in deutsch für das BZF II ab.

## **TECHNIK**

Hier werden Sie auch keine zusätzliche Motivation benötigen. Sie wollen ja wissen, wie das funktioniert mit der Aerodynamik, aus der wir lernen, warum Flugzeuge überhaupt fliegen können, warum Flugmotoren sich in vielen Einzelpunkten von Automotoren deutlich unterscheiden, wie es funktioniert mit den Fluginstrumenten usw.

## **WETTER**

Am Abend war es noch schön, aber am nächsten Morgen gehen sogar die Möwen zu Fuß, wegen der tiefhängenden Wolken und des undurchsichtigen Nieselregens. Sie hätten dies bereits am Abend mit ziemlicher Sicherheit vorhersagen können, wenn Sie dieses Fach bereits hinter sich hätten. Darum geht es: Sie lernen, wie das Wetter „in der Regel“ funktioniert, wie man Fronten erkennt und was darin vor sich geht, warum man z. B. Gewitter weit umfliegen soll. Es dreht sich immer um die Vorgänge, mit denen wir alle Tag für Tag leben müssen. Ist es nicht schön, darüber ein bißchen mehr zu wissen?

## **NAVIGATION**

Welch ein großes Wort. Aber auch Sie haben schon navigiert. Sie haben doch bestimmt auch schon in einem Stadtplan nachgeschaut, wie Sie am schnellsten, auf dem kürzesten Weg mit dem Auto von dem einen zum anderen Ende einer Großstadt kommen können.

Das ist Navigation. Nur haben wir es beim Fliegen nicht mit einer Stadt oder Landkarte, sondern mit dem Erdplan zu tun; dem Gradnetz der Erde. Das schöne daran ist: wir können innerhalb dieses Netzes (meistens) direkt von Ort zu Ort fliegen. Sie werden es schnell lernen.

Wir haben uns die möglichst weitgehendste persönliche Betreuung auf die Fahnen geschrieben, so daß wir immer Wege finden, die Hindernisse, die Ihnen vielleicht Ihr Terminkalender diktiert, flexibel beiseite zu räumen.

Aufgelockert wird der theoretische Teil Ihrer Ausbildung ganz wesentlich dadurch, daß Sie selbstverständlich von Anfang an auch Flugstunden haben. Diese vereinbaren Sie so, wie es Ihre Zeit erlaubt, während der Woche oder am Wochenende - sofern das Wetter mitspielt versteht sich.

Die Flugstunden sind wirklich Stunden (60 Min.) und die Uhr beginnt zu ticken, wenn das Flugzeug die Beine von der Bahn nimmt - ein Moment übrigens, der schon oft in vielen Büchern und Berichten beschrieben wurde. Aber keine noch so gute Schilderung vermag das eigene Erleben zu ersetzen. Während der praktischen Ausbildung werden Sie bekannte Gesichter wiedersehen - alle unsere Theorielehrer sind natürlich auch Fluglehrer. Und so können Sie selbstverständlich in den „Erholungspausen“ während der Flugstunden immer auch die Praxis mit dem Theoriestoff verknüpfen. „Ach so“, ist dann häufig der Ausspruch, wenn eine vielleicht bis dahin bestandene Erkenntnislücke gerade geschlossen wurde.

Die Flugstunden werden nach Flugzeit in der Luft abgerechnet, die zu erfüllende Mindestflugstunden (45 Flugstunden) sind Blockzeit Stunden: diese Zeit ist festgelegt als die Zeit vom ersten Losrollen bei eigener Kraft mit der Absicht zu fliegen bis zu dem Zeitpunkt wo das Flugzeug bei eigener Kraft an der Parkposition zur Stillstand kommt nach dem Fliegen. In der Regel etwa 41 – 42 wahre Flugstunden.

## **Sehen wir uns die praktische Ausbildung im Ablauf einmal an:**

### **1. ABSCHNITT**

Dieser Abschnitt hat als Ziel Ihre ersten 3 Allein-(Solo)Landungen. Fliegen lernen heißt im Kern: Landen lernen. Landen können Sie aber erst, wenn Sie das Flugzeug in der Luft erst einmal Beherrschen. Daher gehören zum ersten Abschnitt viele Übungen in der Luft (airwork genannt), wo das Steuern eines Flugzeug geübt wird, und Sie merken wie sensibel und doch recht einfach das Flugzeug sich lenken lässt. Die Übungen wiederholen sich bis zum Ende der Ausbildung, sogar nach dem Erlangen des Flugscheines gehört es zum guten Airmanship immer wieder solche Übungen für sich und die Flugsicherheit zu unternehmen.

Können Sie sich noch daran erinnern, wie Sie das Radfahren erlernt haben? Die meisten wissen nur, daß es mit einem Male ging und daß sie vorher dafür geübt haben. Sie haben während des Übens ein Gefühl dafür entwickelt und zwar unmerklich.

Genauso ist es auch beim Fliegen - bzw. beim Landen lernen. Eben mußte der Fluglehrer noch eingreifen und korrigieren und bei der nächsten Landung - schwupps - da sind Sie allein gelandet. Ganz natürlich ist es, wenn Sie am Anfang versuchen, das Flugzeug mit dem Verstand (mit dem Kopf) zu landen nach dem Muster: „Wenn.....dann....“. Sie werden sehen, daß es nicht gelingt. Aber seien Sie bitte unbesorgt, das fliegerische Gefühl wird sich auch bei Ihnen einstellen. Der Zeitpunkt ist individuell verschieden und läßt sich überhaupt nicht im voraus bestimmen, aber es wird kommen - garantiert.

Mit den anschließenden 3 Landungen (Platzrunden), die Sie alleine durchführen, beenden Sie erfolgreich diesen 1. Abschnitt und Sie sind nun auch im Kopf frei für neue Herausforderungen.

### **2. ABSCHNITT**

Dieser Abschnitt folgt nahtlos, praktisch ohne Übergang und hat als Ziel Ihre Alleinüberlandflugreife. Neben der Ihnen bekannten normalen Landung werden nun andere Landetechniken geübt. Sie werden immer sicherer in der Führung des Flugzeuges und lernen die Bewältigung schwieriger Fluglagen. Sie

trainieren - in der Regel überraschend vom Fluglehrer initiiert - Notlandeübungen, bis Sie schließlich das Flugzeug neben einem Handtuch auf ganz kurzer Bahn aufsetzen können.

Sie trainieren Landungen auf anderen Flugplätzen mit anderen Landebahnbefestigungen. Auf den Flügen dorthin lernen Sie die praktische Sichtflugnavigation nach Ihren eigenen Berechnungen und nach der Luftfahrkarte.

Immer mehr bedienen Sie sich auch der Funknavigationseinrichtungen, die in verschiedener Form in der Gegend „herumliegen“ und sehr sinnvoll genutzt werden können.

Bei Überlandeinweisungen, die schon etwas weiter weg führen, lernen Sie, Ihrer eigenen Navigation zu vertrauen und mit der Zeit wächst bei Ihnen der Wunsch, der Fluglehrer ( der sowieso immer nur dazwischen redet ) möge doch zu Hause bleiben. Sie sind „flügge“.

### **3. ABSCHNITT**

Hier beginnen nun die Flüge, die Sie ganz alleine über Land vorbereiten und durchführen. Während Sie erst nach Aushändigung des Führerscheines „endlich“ alleine Auto fahren dürfen, müssen Sie schon während der Ausbildung zum Piloten alleine fliegen und zwar mindestens 15 Stunden.

Für diese Alleinflüge gibt Ihnen der Fluglehrer einen Flugauftrag, der Ihr PPL-Ersatz ist.

Ein Flug ist dabei ganz besonders wichtig, nämlich der große Navigations-Dreiecksflug über mindestens 270 KM. Nach diesem Erfolg kann die Anmeldung zur praktischen Prüfung erfolgen.

Nach JAR-FCL besteht die Möglichkeit die Nachtflugberechtigung in der Pilotenausbildung zu integrieren. Dann sind mindestens weitere 5 Stunden bei Nacht zu fliegen.

### **Die Prüfung**

Die Prüfer sind alle erfahrene Piloten und sie wissen ganz genau, wie Ihnen zumute ist. Sie werden nie etwas von Ihnen verlangen, was Sie nicht vorher schon oft perfekt gemacht haben. Natürlich sind Sie - wie alle anderen vor und nach Ihnen - nervös. Wer läßt sich schon gern überprüfen. Aber die Gesetze schreiben dies vor und auch Sie werden die Prüfung ohne jedes Problem meistern. Sie haben die Fähigkeit dazu bei uns erfliegen. Am Ende werden Sie feststellen, daß alles so abgelaufen ist, wie wir es Ihnen mit unserem Leitfaden für die praktische Ausbildung PPL-A in die Hand gegeben haben. Ihr persönliches Ausbildungsheft zeigt keine Lücken mehr und geht in die Chronik ihrer Fliegerlaufbahn ein. Einige unserer Fluglehrer sind selbst Prüfer, und somit sind Sie bestens auf die Prüfung vorbereitet. Ihr Prüfer wird selbstverständlich nicht bei der Ausbildung mitgewirkt haben.

### **WAS DANN..... ( Antworten auf häufig gestellte Fragen)**

Sie haben mit dem PPL-A, dem Luftfahrerschein für Privatflugzeugführer, eine Erlaubnis in der Hand, die Sie berechtigt, im nicht gewerblichen Luftverkehr alle Flugzeuge zu fliegen für denen Sie entweder eine Klassenberechtigung oder Musterberechtigung erworben haben. Mit dem PPL-A nach JAR-FCL erwerben Sie die Klassenberechtigung für einmotorige Kolbenflugzeuge Land auch SEP(A) land genannt. Weitere Klassen- und Musterberechtigungen können erworben werden, wonach den Träumen fast keine Grenzen mehr gesetzt sind.

Ihre Lizenz ist bis 5 Jahre gültig und die dazugehörige Klassenberechtigung maximal 24 Monate. Um die Klassenberechtigung SEP(A) land zu verlängern benötigt der Pilot innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Berechtigung 12 Flugstunden, 12 Starts und Landungen und einen Übungsflug mit einem Fluglehrer von mindestens 60 Minuten Dauer..... oder die Flugprüfung nochmals fliegen mit einem anerkannten Prüfer.

Die Fliegertauglichkeit ist bis zu 5 Jahre gültig, abhängig von Ihrem Alter und der ausgestellten Klasse.

## PREISBEISPIEL

Sie werden erkannt haben, daß es für das PPL-A keinen Pauschalpreis geben kann. Einige Dinge sind doch individuell verschieden und haben Einfluß auf die Gesamtkosten. Es gibt Ausbildungsstätten, die sogenannte Gesamtpreise nennen. Lassen Sie sich davon bitte nicht in die Irre führen. Sehen Sie sich besser die Schulräume, die Flugzeuge und deren Ausrüstung und - ganz wichtig- den Heimatflugplatz an. Unsere Preise enthalten die Gesetzlich vorgeschriebene 16 % MwSt.

## PPL-AUSBILDUNG

### Ausbildung

Flugstunden : mindestens 45 Blockzeit	Netto Preis ohne MwSt.	Brutto Preis
<b>Theorielehrgang:</b>	€ 1.034,48	€ 1.200,00
<b>Anmelde-und Verwaltungsgebühr:</b>	€ 86,20	€ 100,00
<b>Praktische Ausbildung ab Hamburg/EDDH</b>		
42 Flugstunden Cessna 152 pro Std. Netto € 165,52 / Brutto € 192,00	€ 6.951,72	€ 8.064,00
<b>GESAMTPREIS ( Inkl. Theorie / Anmeldegeb. )</b>	<b>€ 8.072,41</b>	<b>€ 9.364,00</b>

### Praktische Ausbildung ab Uetersen/EDHE

Theorie und Anmeldegebühr siehe oben

42 Flugstunden Cessna 152 pro Std. Netto €150,00 / Brutto € 174,00	€ 6.300,00	€ 7.308,00
---	------------	------------

**Die praktische Ausbildung kann auf Wunsch wahlweise ab Uetersen oder Hamburg stattfinden.**

-6. Seite-

- Landegebühren und Flugsicherungsgebühren **ohne** Zuschlag.  
C-152/D-ECDE in EDHE € 4,50; C-152/ D-EVCO in EDDH € 43,02
- fast alle Schulflugzeuge sind lärmreduziert, d.h. niedrigere Innen- und Außengeräusche. Und günstigere Landegebühren.
- zu erwarten sind ca. 150 Landungen
- Funksprechzeugnis BZF I / II u. AZF-Lehrgang: Nettopreis € 281,90 / Preis Brutto € 327,00
- Funksprechzeugnis Prüfungsgebühr BZF II : € 70,--, BZF I: € 80,-- an die RegTP zu zahlen
- Prüfungsgebühren: Theorie/Praxis: € 102,-- an die Landesluftfahrtbehörde zu zahlen
- Fliegertauglichkeitsuntersuchung ab ca. € 100,--
- Lehrmaterial im Paket oder individuell ca. € 200,--

Die Gesamtkosten verteilen sich aber selbstverständlich auf die gesamte Zeit Ihrer Ausbildung. Bei der Anmeldung zahlen Sie lediglich € 1.300,-- an, womit der Theorielehrgang und die Verwaltungsgebühr bezahlt sind. Vor Ihrer ersten Flugstunde sind weitere € 1.000,-- fällig und danach wenn das Guthaben abgeflogen ist. Sprechen Sie bitte mit uns, wenn Sie andere Zahlungsweisen wünschen.

Mit der Ausbildung können Sie JEDERZEIT beginnen.  
Für weitere Fragen steht Ihnen  
Kurt Markussen Handy: 0172-925 9555  
und Gerd Christiansen Handy: 0177-27 32 705  
unter der Rufnummer 040/500 531 51 zur Verfügung.

Weitere Lizenzen, die bei uns erworben werden können:  
**CVFR-Berechtigung für kontrollierte Sichtflüge**  
**VFR-N-Berechtigung für Nachtflüge**  
**PPL-Lehrberechtigung**

Sie finden uns jetzt auch im Internet unter folgender Adresse: [www.airborne-hamburg.de](http://www.airborne-hamburg.de)  
[www.c-172.de](http://www.c-172.de)

**[pilot@flugschule-airborne.de](mailto:pilot@flugschule-airborne.de)**