

Über den Wolken... wie wird man eigentlich Hobbypilot?

Beitrag von „plattyplus“ vom 5. September 2021 01:34

Was die Kosten und die Zeit angeht, gibt es bei der Ultraleicht-Fliegerie zwei Modelle:

- Man geht zu einer kommerziellen Flugschule und muß mit knapp 50 Flugstunden zu je ca. 100€ planen. Gesetzlich sind 25 Flugstunden mindestens vorgeschrieben, aber 40-45 Stunden sind durchaus üblich. Hinzu kommt die Theorie. Inkl. Prüfungskosten und das Medical beim Fliegerarzt ist man dann mit gut 6.000€ dabei. Der Vorteil der kommerziellen Flugschule ist, daß man schneller voran kommt, weil man auch Termine werktags machen kann. Je nach Wetterlänge kann man dann durchaus innerhalb eines halben Jahres seine Fluglizenz in der Hand halten.
- Man geht zu einem Verein und macht die Ausbildung dort. Die Flugstunden sind entsprechend günstiger, aber da die Fluglehrer das ohne Bezahlung machen, wird üblicherweise nur am Wochenende ausgebildet, so daß sich die Ausbildung durchaus schon einmal ein gutes Jahr hinziehen kann. Dafür reden wir dann aber von Kosten von ca. 3.500-4.000€.

Der limitierende Faktor bei beiden Ausbildungsmethoden ist aber das Wetter. Es gibt auch Piloten, die die Ausbildung in 2 Monaten geschafft haben, was aber sehr selten ist. Die Kosten werden üblicherweise monatlich abgerechnet. Man bekommt also einmal im Monat eine Abschlagsrechnung über die geflogenen Stunden.

Ich habe damals meine Lizenz in einer kommerziellen Flugschule gemacht und bin dann in einen Verein gewechselt, weil die Stundenpreise einfach eine ganze Ecke günstiger waren. Derzeit kostet mich die Maschine 70€/Flugstunde naß, also inkl. Benzin. Bis auf eine der Ostfriesischen Inseln brauche ich 1:05 Stunden, bis Helgoland sind es ca. 1:20 Stunden jeweils einfache Strecke. Abgerechnet wird über den Betriebsstundenzähler im Flugzeug.

Mit dem Schein in der Tasche darf man dann den 2-Sitzer alleine fliegen, man darf aber keinen Passagier auf dem zweiten Sitz mitnehmen. Früher war es so geregelt, daß man 60 Stunden (Flugstunden) nach Lizenzernahme automatisch die Passagierberechtigung bekommen hat, ab dann also Passagiere mitnehmen durfte. Da aber viele Piloten schon eher ihre Ehefrau etc. mitnehmen wollten, wurde die 60-Stunden-Regel durch eine zusätzliche praktische Flugprüfung ersetzt. Der Passagier sitzt halt mit mir im Cockpit und hat einen Steuerknüppel sowie die Seitenruderpedale vor sich. Da muß man sich schon etwas um ihn kümmern und dafür muß man im Flug erst einmal Kapazitäten frei haben. Der Anfänger, der sich noch komplett aufs Fliegen konzentrieren muß, kann das nicht.

Ich habe mir damals, als ich die Fluglizenz bekommen habe, geschworen, daß ich frühestens nach 100 Stunden jemanden mitnehme. Wenn ich schon Mist baue, will ich da nicht noch jemanden mit rein reißen. Entsprechend spät habe ich die praktische Flugprüfung für die Passagierberechtigung auch gemacht und habe den Prüfer in Staunen versetzt. Diese zusätzliche Prüfung ist durchaus vergleichbar mit dem Unterschied zwischen LKW- und Bus-Führerschein. Der LKW-Fahrer braucht die Fahrfähigkeit. er muß also das große Gerät auf der Straße halten können. Der Bus-Fahrer braucht Fahrertüchtigkeit, er muß den großen Koffer also auch "schön" fahren können, ohne das die Passagiere auf den Stehplätzen beim Bremsen durch den Bus fliegen. Da waren dann noch einmal 500€ fällig.

Das wirklich Teure aber ist nicht die Fluglizenz einmal zu erlangen sondern sie später fortlaufend aktiv zu halten. Also alle 2 Jahre sind mindestens 12 Flugstunden angesagt und dazu das Medical vom Fliegerarzt. Damit man wirklich im Training bleibt, sollte man aber schon eher so 20-30 Stunden jährlich fliegen. Außerdem muß man alle 90 Tage mindestens 3 Starts nachweisen. Falle ich einmal aus dieser 90-Tage Frist raus, heißt das, daß ich drei Platzrunden mit einem Fluglehrer drehen muß, um ihm zu zeigen, daß ich es noch kann. Im Winter ist das immer ein Problem. Damit soll vermieden werden, daß jemand 23 Monate gar nicht fliegt und dann im letzten Monat der 2-Jahres Frist versucht die 12 Stunden am Stück abzureißen.

Viele Piloten kommen mit dem Wunsch in die Flugschulen mit der ganzen Familie in den Urlaub fliegen zu wollen. Entsprechend machen sie nicht die Lizenz für die kleinen Ultraleicht 2-Sitzer sondern für die 4-Sitzer vom Typ Cessna c172 oder Piper pa28. Bei der Lizenz ist man schon eher mit 10-15.000€ dabei. Aber danach schaffen sie es nicht ihre Lizenz fortlaufend aktiv zu halten, weil ihnen die Flugstundenpreise (200-250€) für das Anmieten der Maschine dann doch zu hoch sind. Da hängen viele nach 2 Jahren die Fliegerei wieder an den Nagel, weil die laufenden Kosten nicht tragbar sind. Aus genau dem Grund habe ich mich vor dem Gang in die Flugschule für den kleinen 2-Sitzer entschieden. 70€ pro Flugstunde sind da schon ein Unterschied.