

Protokoll des 10. Ausbildungsleitertreffens

Pegnitz | 26. September 2026

Beginn 09:30 Uhr

Ende 15:30 Uhr

Allgemeines

Am Treffen nahmen 25 Personen teil (siehe Teilnehmerliste). Vertreten waren Vereinsausbildungsleiter (VAL), Vereinsfluglehrer (VFI), der Landesausbildungsleiter (LAL) Robert Artmann und sein Stellvertreter Herbert Gerstacker.

Unterstützt wurde die Veranstaltung durch den BUKO-Referenten Technik, Peter Mühlbauer, den Landesausbildungsleiter Segelflug, Peter Hofmann, sowie durch die Helferinnen und Helfer des FSV Pegnitz.

Grundgedanke des Treffens war der freie Meinungs- und Erfahrungsaustausch über aktuelle Themen der UL-Ausbildung. Der vorgesehene Ablauf ist der als Anlage beigefügten Tagesordnung zu entnehmen.

TOP 1 Begrüßung

Die Teilnehmer wurden begrüßt und das Treffen pünktlich eröffnet. Einige Teilnehmer reisten mit dem Flugzeug an. Innerhalb der ersten 20 Minuten trafen noch einzelne Teilnehmer verspätet ein.

TOP 2 Bericht der ULKO durch den LAL

- Bei der Durchführung der Theorieprüfung mit den Online-Fragen wurden keine besonderen Probleme berichtet.
- Bei praktischen Prüfungen stellen die Prüfungsräte im Rahmen der Flugvorbereitung inzwischen vertiefende Fragen.
- Derzeit ist kein stellvertretender Vereinsausbildungsleiter vorgesehen. Die Teilnehmer beantragen gegenüber der BUKO, künftig die dauerhafte Bestellung eines Stellvertreters des Vereinsausbildungsleiters zu ermöglichen – auch über den derzeit im AHB beschriebenen Zeitraum hinaus. Die Ernennung und Überprüfung der Eignung sollten durch den Landesausbildungsleiter erfolgen.
- In der Verbandsflugschule des LVB, Ausbildungsbetrieb Nr. 2091, wird ausschließlich das Ausbildungshandbuch des DAeC in der Version 5.0 verwendet.
- Der Vereinsausbildungsleiter kann selbst entscheiden, ob und in welchem Umfang er den Vereinsflieger zur Dokumentation der Ausbildung nutzt. Sämtliche Ausbildungsinhalte müssen jedoch vollständig in der Schülerakte dokumentiert sein.
- Für die Ausbildung müssen folgende drei Dokumentationen vorhanden sein:
 - Technikakte
 - Schülerakte
 - Ausbildungsbuch
- Es erfolgte eine Information zur Fluglehrerumschulung.
- Die einheitliche Durchführung der Ziellandeübungen wurde diskutiert. Eine abschließende Einigung über eine Standardisierung konnte nicht erzielt werden. Vorgeschlagen wurden unter anderem das Fliegen einer festgelegten Box oder die Einleitung der Übung aus einer definierten Position.

TOP 3 Bericht des BUKO-Referenten Ausbildung

- Nach dem Ausbildungshandbuch 5.0 darf ein Vereinsausbildungsleiter, der an der Ausbildung beteiligt war, die praktische Prüfung im Rahmen der Umschulung von Piloten mit Flugvorerfahrung zur UL-Lizenz nicht selbst durchführen. Dies soll ebenfalls für einen Prüfungsrat gelten, sofern dieser an der Ausbildung beteiligt war.
- ~~Die Prüfung kann möglicherweise von einem anderen, nicht an der Ausbildung beteiligten Vereinsausbildungsleiter abgenommen werden.~~ * Berichtigung: E-mail vom LSGB von 01.10.26 kein anderer VAL darf die Prüfung abnehmen. Nur ein PR. Als Nachweis soll der Praxisprüfungsbogen verwendet werden.
- Der Vorschlag des Landesausbildungsleiters, den Prüfungsstoff Pyrotechnik trotz Vorlage eines entsprechenden Einweisungsnachweises nicht von der Theorieprüfung auszunehmen, wurde abgelehnt. Die bisherige Regelung soll beibehalten werden: Der Einweisungsnachweis genügt. Ein diesbezüglicher Antrag an die BUKO erfolgt nicht. Die durchgeführte Einweisung und die dazugehörige Prüfung müssen in der Schülerakte dokumentiert werden.
- Zur Umschulung von TMG-/SEP-Piloten auf UL wurde den Teilnehmern ein Informationsblatt der ULKO des LVB vorgestellt. Dieses ist auf der Internetseite des LVB verfügbar.
- DAeC-Prüfungsräte sollen auf Antrag künftig auch Prüfungen für den DULV abnehmen können. Hierzu wurde eine neue Vereinbarung getroffen.
- Zur Qualifikation der Prüfungsräte wird vorgeschlagen, entsprechend der Regelung im Motorflug alle fünf Jahre eine Überprüfung und Fortbildung durchzuführen. Die Federführung sollte beim LSGB oder bei der BUKO liegen.
- Es wird dringend empfohlen, eine erweiterte Ausbildung für komplexe Ultraleichtflugzeuge in das Ausbildungshandbuch aufzunehmen. Diese sollte insbesondere folgende Ausstattungsmerkmale umfassen:
 - Einziehfahrwerk
 - Verstellpropeller
 - Einspritzmotor
 - digitales Cockpit
 - Einhebelbedienung für Motor und Verstellpropeller
 - Autopilot
 - Turbomotor
 - Turbinenantrieb
- Peter Mühlbauer berichtete über besondere Fragestellungen im Zusammenhang mit UL-Hubschraubern. Hervorgehoben wurde insbesondere die Gefährdung von Ultraleichtflugzeugen durch Wirbelschleppen im Hubschrauberbetrieb.
- Bei größeren Hubschraubern ist im Umkreis von bis zu drei Rotordurchmessern besondere Vorsicht geboten. An- und Abflüge in diesem Bereich sollten möglichst weiträumig vermieden werden. Empfohlen wurde ein zeitlicher Abstand von etwa zwei Minuten.
- Darüber hinaus wurden die Frage nach geeigneten Vereinsausbildungsleitern für UL-Hubschrauber sowie eine mögliche Verlängerung der Ausbildungszeit diskutiert.
- Für UL-Hubschrauber wurde eine erweiterte, modular aufgebaute Ausbildung vorgeschlagen. Die absolvierten Module sollten im Flugbuch eingetragen werden.
- Den Vereinen wird die jährliche Durchführung eines Vereinsflug-Checks zur Verbesserung der Ausbildungsqualität empfohlen.
- Zur Einweisung auf ein neues UL-Muster wurde festgestellt, dass bisher grundsätzlich jeder Pilot eine solche Einweisung vornehmen darf. Die einweisende Person sollte jedoch über besondere Kenntnisse und ausreichende Erfahrung auf dem jeweiligen Muster verfügen. Im Schulbetrieb darf die Einweisung nach Vorgabe des LVB ausschließlich durch einen Fluglehrer erfolgen.

- Gleichzeitig bestand Einigkeit darüber, dass der UL-Bereich nicht überreglementiert werden sollte.

TOP 5 Kurzvortrag zur Flugsicherheit in der Ausbildung

Der stellvertretende Landesausbildungsleiter Herbert Gerstacker hielt einen Kurzvortrag über die Möglichkeiten, bewährte Flugsicherheitsmethoden der gewerblichen Luftfahrt und des Motorflugs auch in der vereinsbasierten UL-Flugausbildung anzuwenden.

Vorgestellt wurden insbesondere:

- TEM – Threat and Error Management
- CRM – Crew Resource Management
- SMS – Safety Management System

Weitere Themen waren der Umgang mit Regeln und Vorschriften sowie der Aufbau von Kompetenz und Selbstvertrauen.

Anschließend wurden die zuvor schriftlich auf Karten festgehaltenen Rückmeldungen der Teilnehmer ausgewertet. Dabei standen folgende Fragen im Mittelpunkt:

- Was läuft in der gegenwärtigen Ausbildung gut?
- Wo bestehen Schwierigkeiten oder Defizite?
- Welche Verbesserungen sind möglich?

Die zusammengefassten Ergebnisse sollen allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden und sind dem Protokoll als Anlage beigefügt.

TOP 6 Ausbildung auf komplexen Ultraleichtflugzeugen

Auf Grundlage eines Beitrags in der Zeitschrift „Pilot und Flugzeug“ wurde die Ausbildung auf komplexen und leistungsstarken Ultraleichtflugzeugen diskutiert.

Im Mittelpunkt standen insbesondere Flugzeuge mit Einziehfahrwerk, Verstellpropeller, Turbomotor oder moderner digitaler Cockpitausstattung sowie die Frage, wie diese Entwicklungen angemessen in die Ausbildung und Weiterbildung integriert werden können.

TOP 7 Offene Fragerunde

- Ein Vereinsausbildungsleiter beantragte die Erstellungusterspezifischer Notfall-Checklisten für Ultraleichtflugzeuge. Wesentliche Notfallverfahren sollten von Schülern und Piloten – vergleichbar mit militärischen Verfahren – auswendig beherrscht werden.
- Zur UL-Schleppberechtigung und zur Anerkennung bereits vorhandener Schleppzeiten gelten zunächst weiterhin die Bestimmungen des Ausbildungshandbuchs. Andere Schleppzeiten werden derzeit nicht anerkannt.
- Eine ausreichende Erfahrung auf dem eingesetzten Schlepp-UL wird vorausgesetzt. Alternativ zu den geforderten 30 Stunden praktischer Tätigkeit sollen mindestens 50 Starts auf dem jeweiligen Schlepp-UL anerkannt werden. Hierzu soll ein Antrag an die BUKO gestellt werden.
- Das Ausbildungsleitertreffen soll künftig einmal jährlich stattfinden.
- Beim Betrieb eines UL in der Nähe von Hubschraubern – auch beim Rollen – wurde ein Sicherheitsabstand von mindestens drei Rotordurchmessern empfohlen.
- Zur Frage, ob ein im Ausland ausgestelltes EASA-Medical für das Fliegen von UL in Deutschland anerkannt wird, hat die ULKO eine Anfrage an das Luftfahrt-Bundesamt gerichtet. Eine Antwort liegt bislang nicht vor.

Abschluss

Das Treffen endete um 15:30 Uhr. Allen Teilnehmern sowie den Helferinnen und Helfern des FSV Pegnitz wurde für ihre Mitwirkung und Unterstützung gedankt.

Protokoll

Sebastian Preiß, Robert Artmann und Herbert Gerstacker

Version

1.0

Ort und Datum

Lauf, 01.10. 2026