

Anweisung zur Durchführung der praktischen Eingangsprüfung zum Fluglehrerlehrgang (Motorschirm und Motorschirm-Trike)

Der DULV bestimmt den oder die Prüfer, welche die praktische Eingangsprüfung abnehmen. Der Kandidat setzt sich mit einem dieser Prüfer in Verbindung und spricht den Prüfungstermin ab.

Die Gebühr lt. LuftKostV wird zu Beginn der Prüfung vom Prüfer eingenommen und abzüglich des Prüferhonorars von 90,- € je Kandidat an den DULV überwiesen: Konto 8182478, Kreissparkasse Waiblingen, BLZ 602 500 10.

Die Wetter-, Gelände- und Flugbedingungen müssen eine einwandfreie Beurteilung des fliegerischen Könnens des Kandidaten zulassen. Mit seinem Start akzeptiert der Kandidat das Prüfungsgelände, die Prüfungsbedingungen, sowie den Prüfer.

Die mitzubringende Flugausrüstung des Kandidaten umfasst: Mustergeprüftes und vom DULV anerkanntes Fluggerät, das für die Durchführung des vorgeschriebenen Flugprogramms geeignet ist, Notschirm, Schutzhelm und Versicherungsnachweis.

Während der gesamten Prüfung darf nur das mitgebrachte Fluggerät benutzt werden. Bei technischen Defekten, welche die Flugsicherheit beeinträchtigen, darf die Prüfung mit einem typengleichen Gerät weitergeführt werden. Der Prüfer muss dabei umgehend informiert werden.

Zur Prüfung werden zwei Durchgänge mit allen Teilprüfungen geflogen. Dabei müssen bei jedem Durchgang alle Teile bestanden werden. Bei weniger gravierenden Verfehlungen kann vom Prüfer ein 3. Durchgang mit allen Teilprüfungen gefordert werden.

Teilprüfungen:

1. Startvorbereitungen

Auswahl Startort und Startrichtung

Aufbau des Motorschirms, allgemeiner und typenspezifischer Check

Motor - Probelauf und Warmlauf, Startposition

2. Start und Steigflug

Aufziehvorgang (Vorwärts- oder Rückwärtsstart, abhängig von den Windverhältnissen)

visuelle Kontrolle und entsprechende Korrekturen

kontrolliertes Gasgeben

Startlauf

Start oder kontrollierter Startabbruch

Nach dem Start wird ein mindestens 30 Sekunden Steigflug in vorgegebener Richtung durchgeführt, eine Abweichung von bis zu 10° ist erlaubt.

3. Zwei Vollkreise mit Richtungswechsel

Nach Beenden des Steigflugs und Erreichen der Sicherheitshöhe wird auf einer vom Prüfer festgelegten Achse zuerst ein Kreis linksdrehend, anschließend ein Kreis rechtsdrehend, ohne Unterbrechung und ohne Höhenverlust in maximal 30 Sekunden mit Teillast geflogen. Diese Figur wird mit einem Geradeausflug von ca. 5 Sekunden auf dieser festgelegten Achse begonnen und beendet. Der Wechsel der Drehrichtung und das Ausleiten darf nicht mehr als 10° von der Achse abweichen.

Der Schirm darf sich auf keinen Fall auch nur kurzzeitig in dem Flugzustand des einseitigen Strömungsabrisses oder Sackflug befinden.

4. Einseitiges Einklappen

Auf einer gegebenen Achse muss die rechte oder linke Hälfte (ca. 50%) der gesamten Schirmeintrittskante mit Knicklinie von etwa 45° zur Hinterkante eingeklappt und dieser Zustand für mindestens 4 Sekunden gehalten werden. Dabei ist der Schirm auf der Achse zu stabilisieren und die vorgegebene Richtung beibehalten werden. In maximal 40 Sekunden muss die Schirmeintrittskante wieder geöffnet werden. Diese Figur wird mit einem Geradeausflug von ca. 5 Sekunden auf dieser festgelegten Achse begonnen und beendet. Das Flugprogramm muss über einem vom Prüfer festgelegten Beobachtungsgebiet und in einer festgelegten Ausgangshöhe von mindestens 250 m ü. GND geflogen werden. Falls der Kandidat mehr Höhe für erforderlich hält kann er abhängig vom Luftraum dieses Manöver auch höher ausführen.

5. Steilspirale

Die Steilspirale besteht aus insgesamt 6 (oder mehr, nach vorheriger Ansage des Kandidaten) Vollkreisen in einer Abwärtsbewegung. Diese Figur wird mit einem Geradeausflug von ca. 5 Sekunden auf dieser festgelegten Achse begonnen und beendet. Der Kandidat entscheidet selbständig über die ausreichende Flughöhe, um dieses Manöver sicher durchzuführen. Die ersten 2 Vollkreise dienen der Einleitung und sollten eine deutliche, gleichmäßige Beschleunigung erkennen lassen. Darauf folgen 2 Vollkreise mit einer Sinkrate von mindestens 14 m/s. Die Ausleitung der Spirale wird ebenfalls durch 2 Vollkreise mit erkennbarer gleichmäßiger Reduzierung der Sinkgeschwindigkeit vollzogen. Beim Beenden der Spirale darf kein Pendeln oder größeres Einklappen auftreten. Der Schirm darf sich in keiner Phase der Spirale auch nur kurzzeitig in dem Flugzustand des einseitigen Strömungsabrisses oder Sackflug befinden. Bei der Spirale kommt es darauf an, dass der Kandidat die Orientierung im Luftraum beibehält und die Sinkgeschwindigkeit unter Kontrolle hat.

6. Tiefer Überflug (Schleppgas)

Der Anflug beginnt luvseitig des Landepunkts auf der Seite des Gegenanflugs in angemessener Höhe je nach Windverhältnissen und Einschätzung des Kandidaten. Der tiefe Überflug wird gegen den Wind über dem Ziellandequadrat durchgeführt. Dabei ist eine Strecke von 100 m in einer gleichmäßigen Höhe zwischen 1 und 2 Meter bezogen auf das Sitzbrett zu überfliegen. Danach ist ebenfalls wie beim Start ein mindestens 30 Sekunden langer Steigflug in vorgegebener Richtung durchzuführen, eine Abweichung von bis zu 10° ist erlaubt. Beim tiefen Überflug kommt es auf die Koordination von Schub und Bremse an.

7. Touch and Go

Der Anflug beginnt luvseitig des Landepunkts auf der Seite des Gegenanflugs in angemessener Höhe je nach Windverhältnissen und Einschätzung des Kandidaten. Ab dieser Position lässt der Kandidat den Motor im Leerlauf. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve, schließlich der Endanflug. Die einzelnen Abschnitte des Anflugs müssen voneinander zu unterscheiden sein. Der Endanflug muss während mindestens 6 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen. Überschüssige Höhe kann im Endanflug durch Fliegen von S-Kurven (keine Kurven über 180°) abgebaut werden. Der Schirm darf im Anflug nicht derart angebremsst werden, daß die Gefahr eines Strömungsabrisses besteht. Das Touch and Go muss gegen die Windrichtung in einem vorher festgelegten Ziellandekreis von 30 m Radius erfolgen. Das Touch muss innerhalb des Ziellandekreises sein, das Go kann außerhalb liegen. Der Kandidat darf den Boden weder mit dem Fluggerät noch mit einem anderen Körperteil außer mit den Füßen berühren (bei Trikes mit dem Fahrgestell). Erst nachdem der Kandidat den Boden mit den Füßen (bei Trikes Fahrwerk) berührt hat, darf wieder Gas gegeben werden. Beim Durchstarten ist ebenfalls wie beim Start ein mindestens 30 Sekunden langer Steigflug in vorgegebener Richtung durchzuführen, eine Abweichung von bis zu 10° ist erlaubt.

8. Ziellandung

Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunkts auf der Seite des Gegenanflugs in angemessener Höhe je nach Windverhältnissen und Einschätzung des Kandidaten. An dieser Position stellt der Kandidat den Motor ab. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve, schließlich der Endanflug. Die einzelnen Abschnitte des Anflugs müssen voneinander zu unterscheiden sein. Der Endanflug muss während mindestens 6 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen. Überschüssige Höhe kann im Endanflug durch Fliegen von S-Kurven (keine Kurven über 180°) abgebaut werden. Der Schirm darf im Anflug nicht derart angebremsst werden, dass die Gefahr eines Strömungsabrisses besteht. Die Landung muss gegen die Windrichtung und einwandfrei gestanden in einem vorher festgelegten Ziellandekreis von 30 m Durchmesser erfolgen. Der Kandidat darf den Boden bei der Landung weder mit dem Fluggerät noch mit einem anderen Körperteil außer mit den Füßen berühren (bei Trikes mit dem Fahrgestell).

9. Ende der Prüfung

Sofern eine Landung mehr als 100 m vom Zentrum des Ziellandekreises entfernt erfolgt, gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der Prüfer kann eine Prüfung jederzeit abbrechen, wenn der Kandidat offensichtlich ungenügend vorbereitet ist oder wenn er seine Sicherheit oder die Dritter gefährdet. In diesem Fall gilt die Prüfung als nicht bestanden. Nach einer durch den Kandidaten verursachten Beschädigung des Fluggeräts gilt die Prüfung als nicht bestanden. Verstößt der Kandidat während der Prüfung gegen Vorschriften luftrechtlicher Verordnungen, so gilt die Prüfung als nicht bestanden.

Eine nicht bestandene praktische Eingangsprüfung kann frühestens nach einer erneuten Vorbereitungszeit von 2 Monaten wiederholt werden. Jede nicht bestandene Praxisprüfung kann maximal 1x wiederholt werden. Danach gilt eine Wartezeit von einem Jahr.