



Einzelheiten siehe Praxislehrplan

Flugpraxisnachweis

Der praktischen und theoretischen Ausbildung in der Flugschule schließt sich an: Mindestens 30, von einer Flugschule bestätigte Höhenflüge, mit Inhabern einer Lizenz (mindestens A-Lizenz) für Gleitschirm/Drachenflieger oder eines Sonderpilotenscheines für Para/Hängegleiter, im Flugauftrag der Flugschule.

Prüfung

Theoretische und praktische Prüfung durch einen unabhängigen DHV-Prüfer

Berechtigungen

In Verbindung mit der A-Lizenz: Die Passagierflugberechtigung wird in die Lizenz eingetragen. Sie berechtigt zu Passagierflügen ohne Überlandflüge mit der (den) für Passagierflug eingetragenen Startart (en).

In Verbindung mit der B-Lizenz: Die Passagierflugberechtigung wird in die Lizenz eingetragen. Sie berechtigt zu Passagierflügen einschließlich Überlandflügen mit der (den) für Passagierflug eingetragenen Startart (en).

Gültigkeit

Gültigkeit drei Jahre ab Ausstellungsdatum, Verlängerung für jeweils weitere drei Jahre durch einen doppelstzigen Überprüfungsflug (Checkflug), der in den letzten 12 Monaten der 3-Jahres-Frist durchgeführt werden muss.

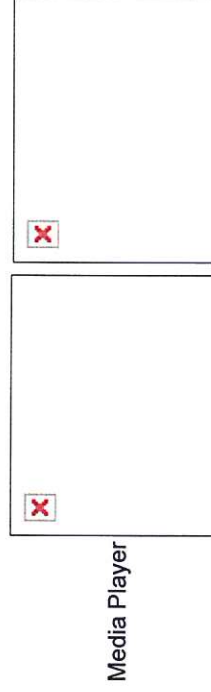


Fotos: Charlie Jöst
aus: "Tandemfliegen"
DHV-Lehrplan
von Peter Cröniger
erhältlich im DHV-Shop

Landeinteilung: Position, Gegenanflug, Queranflug, stabilisierter, gerader Endanflug in aufgerichteter Pilotenposition

Landung: aufrecht, sturzfrei, in Punktnähe (maximal 15 Meter vom Punkt)

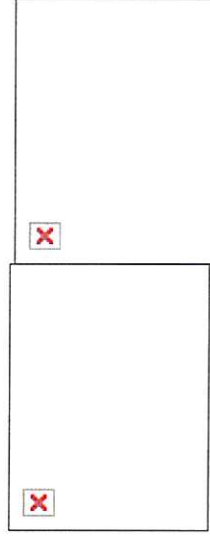
Videobeispiel



Media Player

MODEM / ISDN

DSL



Real Player

MODEM / ISDN

DSL

Bewertungsgrundlagen

Die Ausführung aller Manöver muss einen sicheren und geübten Flugstil des Piloten erkennen lassen. Bei fehlerhafter Ausführung eines Manövers, kann der Prüfer einen Nachflug anordnen, bzw. einen Videonachweis des fehlerhaften Manövers anfordern. Bei fehlerhafter Ausführung von mehr als einem Manöver und bei Eigengefährdung oder Gefährdung Dritter während des Prüfungsfluges, gilt die Prüfung als nicht bestanden.

Hinweise für die Ausführung

Start: Gefordert sind zwei sichere Hangstarts (das gilt auch, wenn die Passagierflugausbildung mit Windschlepp erfolgen soll) mit Vorwärts-Aufziehen der Kappe, mit der jeweils dem Geländegefälle angepassten Starttechnik gemäß DHV/ÖAeC-Lehrmeinung mit:

- Startcheck
- Grundhaltung mit den Armen schräg nach unten/hinten, Pilot steht symmetrisch vor der Kappe, A-Leinen auf Spannung oder leicht durchhängend
- Aufziehphase, Schirm wird, dem Geländegefälle anpasst, symmetrisch nach oben geführt
- Kontrollphase mit deutlicher Stabilisierung der Kappe und deutlichem Kontrollblick
- Beschleunigungsphase mit sichtbar zunehmender Laufgeschwindigkeit (größer werdende Schritte) und angepasster

Bremsleinenstellung, Abheben in aufrechter und laubereiter Pilotenposition mit ausreichender Startgeschwindigkeit

- Abflug aufrecht und laubereit, stabiler Abflug, Einnahme der Sitzposition frühestens in 5 Metern Höhe

Mit nicht bestanden oder Wiederholung (je nach Ausführung und Gefährdungsgrad) bewertet werden:

Vor dem Start: Fehlender oder unvollständiger Startcheck, deutlich unsauber ausgelegte Kappe (eingeklappte Flügelteile, sichtbar unsortierte Leinen), stark schräges Hochsteigen der Kappe wegen Standortfehler des Piloten, erkennbar besonders ungünstige Anlaufstrecke (z.B. in eine Senke führend, auf ein Hindernis zuführend), Funktionsbeeinträchtigung der Ausrüstung (z.B. Knoten oder Gegenstände in Leinen, verdrehte Tragegurte, nicht eingehängter Beschleuniger, offene Gurte, verhängte Flügelteile, offener Helmriemen, erkennbar nicht den Vorschriften entsprechende Ausrüstungsgegenstände)

Aufziehphase: Aufziehen mit stark fehlerhafte Grundhaltung (Arme stark angewinkelt, über Schulterhöhe, eng am Körper), Herunterziehen oder Vordrücken der A-Tragegurte, keine erkennbare Trennung der 3 Startphasen, deutlich zu frühes Loslassen der A-Tragegurte ohne selbstständiges Weitersteigen der Kappe, deutlich zu spätes Loslassen der A-Tragegurte mit sichtbarem Entlasten oder Einklappen der Kappe, fehlerhaftes Verhalten bei schrägem Hochsteigen der Kappe (z.B. Unterlaufen in die falsche Richtung, kein Unterlaufen, falscher Einsatz der Bremsen), stark fehlerhafte Lauftechnik (z.B. Anlaufgeschwindigkeit sichtbar zu hoch oder zu gering gewählt, hektisches Toppeln auf der Stelle), ausgeprägtes „zu einer Seite schauen“ während des Aufziehens.

Kontrollphase: Stark fehlerhaftes Betätigen der Bremsen in der Kontrollphase (z.B. kein Stabilisieren), fehlender, zu kurzer, ungenügender, einseitiger oder deutlich zu früher Kontrollblick, Kontrollblick erfolgt bereits deutlich in der Beschleunigungsphase und damit nach der Startentscheidung, Überschießen des Schirmes ohne/mit Entlasten oder Einklappen

Beschleunigungs- und Abhebephase: Stark nach hinten gestreckte Arme beim Beschleunigen, zu starke Körpervorlage beim Beschleunigen (abgeknickter Oberkörper), Beschleunigung ohne Körpervorlage oder mit Körperrücklage, fehlerhafte Lauftechnik (z.B. zu starkes Beschleunigen am Beginn = dem Schirm „davonlaufen“, Tittelsschritte, langsamer werdende Laufgeschwindigkeit), sichtbares Hinten-hängen der Kappe in der Beschleunigungsphase, nicht angepasste Bremsstellung in der Beschleunigungsphase z.B. zu starkes Anbremsen verhindert das Abheben, zu weites Vorkommen der Kappe mit Einklappen oder sichtbare Einklappgefahr durch zu geringes Anbremsen, zu frühes Beenden des Beschleunigens mit „Rausbremsen“ (deutlichem Anbremsen beim Abheben), „Abspringen“ zum Abheben, Durchsacken nach dem Abheben mit oder ohne Bodenannäherung bzw. Bodenberührung wegen zu geringer Startgeschwindigkeit, Abheben mit eingeklappter Fläche, nicht vollständig aufgerichtete und laubereite Pilotenposition beim Abheben, Einnahme der Sitzposition zu früh (unter 5 m Höhe), Rückwärts-Pendeln des Piloten nach dem Abheben, nicht vollständig stabiler Abflug (z.B. starkes „Körpervinden“ um ins Gurtzeug zu gelangen, Pendeln, Zuflug auf Hindernis, Kurven mit starker Schräglage, Loslassen einer oder beider Bremsen).

Ebenfalls mit Wiederholung bewertet wird ein Start, der hektisch, ungenügend und motorisch ungeschickt wirkt.

Steilspirale

Der Pilot demonstriert, dass er eine moderate Steilspirale in jeder Phase sicher beherrscht. In der Einleitphase soll zunehmende Beschleunigung mit deutlich erkennbarem Übergang in die Spiralphase nach ca. 360° Grad sichtbar sein. In der Spiralphase hält der Pilot den Schirm über mindestens 2, höchstens 3 Umdrehungen in einem Sinkgeschwindigkeitsbereich von ca. 10-12 m/Sek. Dabei ist der Einsatz der Außenbremse zur Sinkgeschwindigkeitskontrolle sichtbar. Das Körpergewicht ist in der Spiralphase möglichst neutral zu halten. Die Ausleitung erfolgt über 1 oder 2 Umdrehung, die Schräglage wird allmählich

abgebaut. Der Übergang in den Normalflug erfolgt weitgehend pendelfrei und im Idealfall auf der gleichen Achse wie die Einleitung.

Mit nicht bestanden oder Wiederholung (je nach Ausführung und Gefährdungsgrad) bewertet werden:

Einleitung mit zu schnellem (weniger als 180° Grad) oder zu langsamem (mehr als 2 Umdrehungen) Übergang in die Spiralphase, einseitiger Strömungsabriss bei der Einleitung, auch im Ansatz, sehr hohe Sinkgeschwindigkeiten (sichtbar über 14 m/sek.), deutlich sichtbares Einklappen des Außenflügels, Spiralphase ohne sichtbaren Einsatz der Außenbremse, deutlich zu kurze Spiralphase (eine Umdrehung oder weniger), zu geringe Sinkgeschwindigkeit in der Spiralphase (sichtbar weniger als 8 m/sek.), unkontrollierte Sinkgeschwindigkeitszunahme (starkes Nachdrehen oder stabiles Spiralen), Ausleitung mit starkem Pendeln oder Einklappen, gefährliche Bodenannäherung (Ausleitung unter 100 m GND), Strömungsabriss beim „Nachbremsen“ zur Ausleitung.

Seitlicher Einklapper

Der Pilot demonstriert ein- oder mehrmals, dass er einen mäßig großen seitlichen Einklapper einleiten kann, den Schirm mit eingeklappter Fläche für 2-3 Sekunden sicher auf einem geraden Kurs halten und kontrolliert wieder öffnen kann.

Hinweis: Bei Schirmen die eine starke Öffnungstendenz nach dem Einklappen aufweisen, sollte der Einklapper für 2-3 Sekunden „gehalten“ werden.

Mit nicht bestanden oder Wiederholung (je nach Ausführung und Gefährdungsgrad) bewertet werden:

Einklapper deutlich zu groß (mehr als 70% Eintrittskante) oder deutlich zu klein (weniger als 50% Eintrittskante), sichtbare Drehbewegung des Schirmes nach dem Einklappen zur eingeklappten Seite (zu geringe Korrektur) oder zur offenen Seite (zu starke Korrektur), Strömungsabriss beim Gegensteuern, Gegenklapper mit Auswirkung auf die Flugrichtung, Spiralsturz, deutliches bis stark ausgeprägtes Pendeln des Schirmes bei der Wiederöffnung.

Rollen

Der Pilot demonstriert, dass er in der Lage ist, mit Gewichtsverlagerung und Bremsen, den Schirm mäßig bis deutlich, auf einer geraden Achse und im richtigen Rhythmus über die Längsachse 3 – 4 mal kontrolliert aufzuschaukeln und sicher wieder in den Normalflug zurückzukehren.

Mit nicht bestanden oder Wiederholung (je nach Ausführung und Gefährdungsgrad) bewertet werden:

Rollen deutlich zu stark (Wingover, sichtbar über ca. 90° Grad) oder zu schwach (unter ca. 50° Grad), deutlich unrhythmisch (Wegdrehwinkel zu groß, zu gering oder deutlich ungleichmäßig), Einklappen der Flügelaußenseite, einseitiger Strömungsabriss, deutlich sichtbares Verlassen der Achse, starkes Pendeln beim Übergang in den Normalflug (kein Stabilisieren).

Nicken

Der Pilot demonstriert, dass er seinen Schirm mäßig bis deutlich auf einer geraden Achse und im richtigen Rhythmus über die Querachse 3-4 mal, mit zunehmendem Pendelausschlag kontrolliert aufzuschaukeln und sicher wieder in den Normalflug zurückkehren kann.

Mit nicht bestanden oder Wiederholung (je nach Ausführung und Gefährdungsgrad) bewertet werden:

Nicken deutlich zu stark (sichtbare Einklapptendenz) oder zu schwach (unter 30° Grad), seitliches oder frontales Einklappen, Tendenz zum Strömungsabriss oder Strömungsabriss, deutlich unrhythmisch (Amplitude zu kurz oder zu lang), sichtbar

asymmetrisch (eiseitiges) Nicken mit Verlassen der Achse), starkes Pendeln beim Übergang in den Normalflug (kein Stabilisieren).

Landeeinteilung

Der Pilot demonstriert eine vollständige, normal dimensionierte Landeeteilung mit Anflug der Position, ggf. Kreisen in der Position mit gleicher Drehrichtung wie die Landeeteilung, Gegenanflug, Queranflug, (ggf. Zurückfliegen bis zur Endanfluglinie), Endanflug, Einnehmen der vollständig aufgerichteten Pilotenposition in spätestens 5 Metern Höhe, Endanflug geradlinig, stabilisiert und ohne Kurven.

Mit nicht bestanden oder Wiederholung (je nach Ausführungsgrad und Gefährdungsgrad) bewertet werden:

Fehlen eines Anflugs (Gegen-, Quer- oder Endanflug), Kurven mit hoher Schräglage, Positionskreise in Gegenrichtung zur Landeovale, Positionskreise mit zu hohem Sinken (steilschraubig), deutlich falsche Wahl der Position, Landeovale sehr deutlich zu großräumig oder zu kleinräumig (Position mehr als ca. 150 m bzw. weniger als 50 m querab vom Punkt), zu spätes (niedriger als 5 m GND) oder nicht sichtbares deutliches Aufrichten, fehlerhafte Steuerleinienstellung im Landeanflug (z.B. sehr starkes Anbremsen oder völlig ungebremstes Fliegen), Wickeln der Bremsen im Endanflug, deutlich ausgeprägtes Aufnehmen von Überfahrt im Endanflug, Kurven im Endanflug, Endanflug mit Rückenwind.

Landung

Der Pilot landet im näheren Umkreis des Landepunktes. Dieser muss erkennbar sein. Die Landetechnik erfolgt nach DHV-Lehrmeinung (Anflug mit Geschwindigkeit zwischen bestem Gleiten und geringstem Sinken, Abfangen durch deutliches Anbremsen, Ausgleiten, durchbremsen). Die Landung erfolgt in aufgerichteter Pilotenposition. Kein Sturz.

Mit nicht bestanden oder Wiederholung (je nach Ausföhrung und Geföhrungsgrad) bewertet werden;

Deutlich sichtbarer Landepunkt nicht vorhanden, Landung weiter als ca. 15 Meter vom Punkt entfernt, nicht oder ungenügend aufgerichtete Pilotenposition bei der Landung, Sturz bei der Landung, ungenügendes Abbremsen, dadurch Landung mit zu hoher Geschwindigkeit, übertrieben „ausgeflarte“ Landung mit deutlichem Hochsteigen des Schirmes, Landung in Kurvenlage, ausgeprägte „Sackfluglandung (Endteil des Endanfluges wird deutlich zu stark angebremsst geflogen)“, deutlich fehlerhafte Armhaltung bei der Landung (z.B. nach hinten abstützen), deutlich fehlerhafte Beinhaltung (z.B. stark angewinkelte Unterschenkel).