

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

I. Allgemeines

Pilotenprüfern ist eine hoheitliche (behördliche) Aufgabe übertragen, die sie für den DHV als Beauftragten des Bundesverkehrsministeriums ausüben. Sie sind die Instanz im gesamten Ausbildungswesen, auf deren Verantwortungsbewusstsein und Seriosität alle im besonderen Maße angewiesen sind.

- Der DHV, weil er darauf vertraut, dass die Beurteilungen korrekt sind und keine Piloten aus den Prüfungen hervorgehen, die nicht den Prüfungsanforderungen gerecht werden.
- Die Prüfungsteilnehmer, weil sie am Ende ihrer Ausbildung Wert auf einen korrekten Leistungstest legen und diesen auch erwarten dürfen.
- Die ganze Piloten-Gemeinde, weil sie sich darauf verlassen können muss, dass DHV-geprüfte Piloten sich nicht selbst und andere gefährden.

Nur wenn Prüfungen allerorts nach gleichen Regeln durchgeführt werden, ist der Luftfahrerschein ein Zeugnis für einen gut ausgebildeten Piloten. Pilotenprüfer sind bei ihrer Tätigkeit ausschließlich dem DHV verantwortlich. Sie treten gegenüber Flugschulen und Prüfungsteilnehmern als neutrale, unabhängige und von deren Interessen unbeeinflusste Instanz auf. Bei der Durchführung und Bewertung der Prüfungen sind für Pilotenprüfer die Vorgaben dieser Prüferanweisung bindend.

Deine Aufgaben als Prüfer sind:

- Identitätsprüfung
- Überprüfung der Ausbildungsnachweise
- Zulassung zur Prüfung
- Überwachung der einwandfreien Prüfbedingungen
- ordnungsgemäße Durchführung der Prüfung
- Objektive Bewertung und Auswertung
- Bekanntgabe der Ergebnisse an die Prüfungsteilnehmer
- Ausfüllen der Formblätter
- Schnellstmöglicher Versand der Prüfungsunterlagen an den DHV
- Abrechnen der Prüfgebühren mit dem DHV

In dieser Prüfanweisung wird für den beschränkten Luftfahrerschein die Abkürzung "A" und für den unbeschränkten Luftfahrerschein die Abkürzung "B" verwendet.

II. Ablauf der theoretischen Prüfung

Bitte treffe mindestens eine halbe Stunde vor dem Prüfungsbeginn ein.

Begrüße die Teilnehmer im Namen des Deutschen Hängegleiterverbandes und erläutere den Prüfungsablauf sowie den Zeitplan.

III. Bewertung der theoretischen Prüfung

Lies diesen Text "Bewertung der theoretischen Prüfung" vor.

Es sind pro Sachgebiet bei A 30 Fragen, bei Passagier 30 Fragen, bei B 40 Fragen zu beantworten. Die Prüfung ist vollständig bestanden, wenn der Prüfungsteilnehmer in jedem Sachgebiet bei A und bei Passagier maximal 7 falsche Antworten, bei B maximal 10 falsche Antworten (= 75% richtige Antworten) erreicht hat. Sachgebiete mit weniger als 75% richtiger Antworten sind nicht bestanden und müssen wiederholt werden. Die Nachprüfung kann frühestens am Folgetag abgelegt werden. Es sind maximal 3 Nachprüfungen erlaubt.

Verteile die Prüfungsteilnehmer so im Prüfungsraum, dass Unterhaltungen und Abschreiben möglichst ausgeschlossen sind. Weise darauf hin, dass Unterhaltungen, Abschreiben und unerlaubte Hilfsmittel zum Ausschluss aus der Prüfung führen.

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

Auf den Tischen befindet sich nur noch Schreibzeug, eventuell die ICAO-Karte und Taschenrechner. Alle anderen elektronischen Geräte sind nicht erlaubt, auch keine Handys oder Smartphones. Unterbinde alle Quergespräche zwischen den Prüfungsteilnehmern.

Verteile die Prüffragenkataloge und die Pilotenprüfblätter so, dass die einzelnen Sets von Prüfungsteilnehmer zu Prüfungsteilnehmer verschieden sind. Lass den oberen Teil der Vorderseite der Piloten-Prüfblätter von den Prüfungsteilnehmern ausfüllen. Lass die Prüfungsteilnehmer auf der Rückseite, oben, die Nummer des Prüfungssets eintragen.

Stelle jetzt die genaue Uhrzeit des Prüfungsbeginns und des Prüfungsendes fest und verkünde beide Zeitpunkte deutlich "nach Deiner Uhr".

Prüfungsdauer: 120 Minuten bei A, 90 Minuten bei B, 60 Minuten bei Passagier. Keine Verlängerung.

Prüfungsdauer Wiederholungsprüfungen: 30 Minuten je Sachgebiet.

Wer mit der Beantwortung der Prüffragen fertig ist, gibt sein Blatt ab und verlässt den Prüfungsraum.

Pünktlich mit Ablauf der Prüfungszeit sammele die restlichen Prüfblätter ein. Verspätet abgegebene Prüfblätter werden nicht bewertet.

Werte anhand der jeweiligen Schablonen die Prüfblätter aus.

Nach abgeschlossener Auswertung gib das Gesamtergebnis in knappen Zahlen bekannt. Nenne eventuell die "besten" Prüfungsteilnehmer, keinesfalls die schlechteren. Erläutere den weiteren Ablauf der Prüfung.

Lass die Prüfungsteilnehmer einzeln zu Dir kommen, nach Möglichkeit die mit den weitesten Fahrstrecken zuerst und gib ihnen das Ergebnis der schriftlichen Prüfung bekannt. Lass Dir von jedem Prüfungsteilnehmer den Personalausweis, Pass oder Führerschein vorlegen und nehme die Identitätsprüfung vor.

Überprüfe den Ausbildungsnachweis jedes Prüflings auf:

- Vollständigkeit der Personendaten
- Bestätigung des Ausbildungsleiters und des Flugschülers über die vollständig abgeschlossene theoretische Ausbildung für die Berechtigung, für welche die theoretische Prüfung durchgeführt wird

Bei vollständig bestandener Prüfung (alle Sachgebiete mit mindestens 75% richtiger Antworten) vermerke dies im Pilotenprüfblatt und im Ausbildungsnachweis des Prüfungsteilnehmers.

Sachgebiete mit weniger als 75% richtiger Antworten sind nicht bestanden und müssen wiederholt werden. Dies ist im Pilotenprüfblatt und im Ausbildungsnachweis zu vermerken. Die Nachprüfung kann frühestens am Folgetag abgelegt werden. Es sind maximal 3 Nachprüfungen erlaubt.

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

IV. Ablauf der praktischen Prüfung

Bitte treffe mindestens eine halbe Stunde vor Prüfungsbeginn ein.

Begrüße die Teilnehmer im Namen des DHV und erläutere den Prüfungsablauf sowie den Zeitplan. Besichtige mit den Teilnehmern den Landeplatz und erkläre die Bewertung und die Prüfungsinhalte. Plane den Prüfungsablauf so, dass Zeit für die Bekanntgabe der Ergebnisse an die gelandeten Piloten bleibt.

Lass Dir von jedem Prüfungsteilnehmer den Personalausweis, Pass oder Führerschein vorlegen und nehme die Identitätsprüfung vor.

Überprüfe den Ausbildungsnachweis jedes Prüflings auf:

- Vollständigkeit der Personendaten
- Bestätigung des Ausbildungsleiters und des Flugschülers über die vollständig abgeschlossene praktische Ausbildung und die Prüfungsreife für die Berechtigung, für welche die praktische Prüfung durchgeführt wird. Fehlt diese Bestätigung, darf die Prüfung nicht abgelegt werden.
- Die Mindestanzahl der vorgeschriebenen Ausbildungsflüge und die Vollständigkeit der durchgeführten Flugübungen
- Die vollständig durchgeführte und bestätigte Einweisung in die Startart, in welcher die praktische Prüfung erfolgt

Aufgaben des Prüfers vor Beginn der praktischen Prüfung:

- Check, ob die Funkgeräte der Prüfungsteilnehmer einwandfrei funktionieren
- Festlegung für jeden Prüfungsteilnehmer, welches von den beiden Wahl-Flugmanövern „Ohrenanlegen“ oder „seitliches Einklappen“ ausgeführt werden muss

Aufgaben des Prüfers am Startplatz:

- Prüfung und Bewertung der Vorflugkontrolle und der Flugplanung
- Startfreigabe und Bewertung des Starts. Startfreigabe nur bei einwandfreien Prüfbedingungen (insbesondere die Wetterverhältnisse müssen dem Ausbildungsstand des Prüfungsteilnehmers angemessen sein)

Aufgabe des Prüfers am Landeplatz

- Bewertung der Flugaufgaben, der Landeeinteilung und der Landung
- Bekanntgabe des Prüfungsergebnisses

Bei der Prüfung zur Passagierflugberechtigung kann der Prüfer mitfliegender Passagier sein.

Bespreche mit dem Prüfungsteilnehmer einzeln und ohne Publikum sein Ergebnis.

Hinweis zum Einsatz der Funkgeräte:

Bei der GS-A-Prüfung muss jeder Prüfungsteilnehmer und der/die Prüfer mit einem Funkgerät ausgerüstet sein. Der/die Prüfer soll(en) damit in der Lage sein, dem Prüfungsteilnehmer Anweisungen zu geben, sofern dies für den Prüfungsablauf oder aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Das sind u.a. folgende Situationen:

- Wenn sich während des Prüfungsfluges durch Umstände verschiedenster Art eine Situation einstellt, die das Eingreifen des Prüfers erforderlich macht. Z.B. eine rapide Wetterverschlechterung, die Notwendigkeit schnell Höhe abzubauen und eine Sicherheitslandung durchzuführen, Störungen am Schirm, die den Ausbildungsstand des Prüfungsteilnehmers überfordern (Klapper mit Verhänger, Strömungsabriss, Leinenknoten)

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

mit starker Verlangsamung des Schirmes, Spiralsturz, Versagen eines Ausrüstungsteils), drohende Kollision, Erfordernis das Rettungsgerät auszulösen, etc.

- Wenn es für den Prüfer offensichtlich ist, dass eine Prüfungsaufgabe im Flugteil technisch so stark fehlerhaft ausgeführt wird, dass eine Gefahr für den Prüfungsteilnehmer besteht.
- Wenn eine Prüfungsaufgabe im Flugteil unterhalb der aus Sicherheitsgründen erforderlichen Mindesthöhe begonnen wird.
- Wenn der Prüfungsteilnehmer eine Prüfungsaufgabe im Flugteil wiederholen muss.

V. Bewertung der praktischen Prüfung

Zusammenfassung: Vor der Prüfung den Teilnehmern bekannt zugeben

Die Bewertung erfolgt nach drei Stufen:

- Bestanden
- Wiederholung
- Nicht bestanden

Bei Vergabe der Bewertungen "Wiederholung" oder "Nicht bestanden" wird eine stichpunktartige Begründung im Prüfprotokoll vermerkt.

Die praktische Prüfung gliedert sich in den

- Startteil mit den Prüfungsaufgaben Flugplanung und Vorflugkontrolle, Startcheck, Aufziehen und Startentscheidung, Start und Abflug,
- den Flugteil mit den Prüfungsaufgaben Flugaufgaben, sowie in
- den Landeteil mit den Prüfungsaufgaben Landeinteilung und Landung.

Erhält ein Prüfungsteilnehmer für eine Prüfungsaufgabe im Startteil die Bewertung "Wiederholung", so kann er diese Prüfungsaufgabe wiederholen. Die vorangegangenen Prüfungsaufgaben im Startteil sind in diesem Fall wiederum vollständig zu bewerten.

Erhält ein Prüfungsteilnehmer für eine Prüfungsaufgabe im Flugteil die Bewertung "Wiederholung", so kann er diese Prüfungsaufgabe, zusammen mit dem Landeteil, wiederholen, beide sind wiederum vollständig zu bewerten.

Erhält ein Prüfungsteilnehmer für eine Prüfungsaufgabe im Landeteil die Bewertung „Wiederholung“, kann er den Landeteil wiederholen, der wiederum vollständig zu bewerten ist.

Sollten die Umstände die Wiederholung beim selben Prüfungstermin nicht zulassen, erhält der Prüfungsteilnehmer vom Prüfer eine entsprechende Bestätigung zur Vorlage bei einem weiteren Prüfungstermin.

Erhält der Prüfungsteilnehmer bei mehr als einem Prüfungsteil die Bewertung "Wiederholung", so gilt die Prüfung als nicht bestanden. Die Prüfung ist bestanden, wenn der Prüfungsteilnehmer bei Prüfungsabschluss - also gegebenenfalls nach einer Wiederholung - in allen Prüfungsteilen die Bewertung "bestanden" erhalten hat.

Jede Flugaufgabe von Start bis einschließlich Landung ist vom Piloten "flüssig und gewandt" zu absolvieren. Fehlen diese Merkmale bei einer Aufgabe, so erhält dieser Prüfungsteil die Bewertung "Wiederholung" oder "nicht bestanden". Die Bewertung "bestanden" ist also nicht bereits dann zu vergeben, wenn ein Prüfungsteil lediglich vorhanden war. Piloten bei der A-Prüfung müssen den

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

Nachweis erbringen, dass sie ihr Fluggerät bei normalen Bedingungen so beherrschen, dass sie weder sich noch Dritte gefährden.

Ist die Prüfung nicht bestanden, kann sie frühestens am Folgetag wiederholt werden.

Prüfteil Flugplanung (A)

Geprüft werden:

- Beurteilung des Windes und der Wetterlage
- Hindernisse und Gefahrenstellen
- Not- und Außenlandeplätze
- Beschreibung der geplanten Flugroute einschließlich Position der Flugfiguren

Prüfteil Flugplanung (Passagier)

Geprüft werden:

- Einweisung des Passagiers
- Umgang mit dem Passagier

Prüfteil Vorflugkontrolle (A und Passagier)

Geprüft werden:

- Bei GS der Startcheck
- Bei HG der Vorflugcheck

Prüfteil GS-Start (A und Passagier)

Geprüft werden:

- Beurteilung der augenblicklichen Wind-, Wetter- und Luftraumsituation
- Das kontrollierte Aufziehen des Gleitsegels, wahlweise rückwärts oder vorwärts
- Kontrollphase mit Blickkontrolle, evtl. Korrektur
- Entscheidung zu Startabbruch oder Start
- Kontinuierliches Beschleunigen von Pilot und Fluggerät bis zum Erreichen der Abhebegeschwindigkeit (Startlauf)
- Abheben kontrolliert und laufbereit
- Abflug kontrolliert und gerade

Prüfteil HG-Start (A und Passagier)

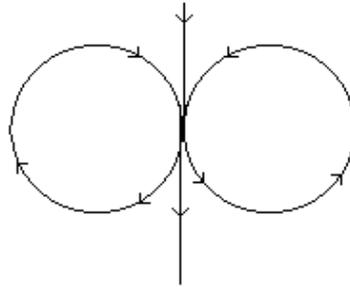
Geprüft werden:

- Sitz- oder Liegeprobe
- Beurteilung der augenblicklichen Wind-, Wetter- und Luftraumsituation
- Beim Start konstanter Anstellwinkel, die Körperhaltung, der Startlauf, die Abhebegeschwindigkeit
- Abheben laufbereit
- Abflug, kontrolliert und geradlinig
- Kontrolliertes Umgreifen der Hände auf die Basis bei sicherem Bodenabstand

GS/HG-Prüfteil obligatorisches Flugmanöver Leitlinienacht (A und Passagier)

Die Flugfigur ist eine Acht, bestehend aus zwei Vollkreisen und einem durchgehenden Richtungswechsel auf der An- Abflugachse. Siehe Zeichnung. Die Acht ist an einem festgelegten Ort so flüssig und mit ausreichender Schräglage zu fliegen, dass sie nach maximal 30 Sekunden bei GSA und GS-Passagierflugprüfung beendet ist sowie nach maximal 40 Sekunden bei HGA und HG-Passagierflugprüfung. Genommen wird die Zeit zwischen Beginn des ersten Kreises bis zur Stabilisierung auf der Abflugachse.

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen



Beurteilt wird, ob die Flugfigur Acht:

- Innerhalb der vorgegebenen Zeit vollständig ist
- Ohne Ecken harmonisch verläuft
- Beide Vollkreise vollständig sind (volle 360°)
- Mit einem durchgehenden Kurvenwechsel auf der An/Abflugachse stattfindet
- Auf gleichem Kurs beendet wie eingeleitet wird
- Ohne Aufschaukeln beendet wird

GS-Prüfteil Wahl-Flugmanöver Ohrenanlegen mit Beschleunigen und 90° Kurve

Bei diesem Manöver ist eine Sicherheitshöhe von mindestens 150 m über Grund erforderlich.

Beurteilt wird:

- Manöverposition und Sicherheitshöhe
- die Einleitphase
- die Wahl der richtigen Beschleunigung
- die Flugphase mit angelegten Ohren
- die Steuerung einer 90°-Kurve mit Gewichtsverlagerung
- die Ausleitung des Manövers und der Übergang in den Normalflug

GS-Prüfteil Wahl-Flugmanöver gehaltener seitlicher Einklapper, ca. 30-50%, (gehalten für ca. 3 Sek.) mit Stabilisierung des Flugweges

Bei diesem Manöver ist eine Sicherheitshöhe von mindestens 150 m über Grund erforderlich.

Beurteilt wird:

- Manöverposition und Sicherheitshöhe
- die Einleitung des Einklappers
- die Größe des Einklappers
- die Richtungskorrektur des Gleitschirms und die Stabilisierung des Flugweges
- die Ausleitung des Manövers und der Übergang in den Normalflug

GS/HG-Prüfteil Landeeinteilung (A und Passagier)

Beurteilt werden:

bei geringem Wind

- Position
- Gegenanflug
- Queranflug
- Endanflug
- Landung in Punktnähe

bei Starkwind

- an der Position Anfliegen gegen den Wind
- evtl. Höhenabbau in Achtern
- Queranflug
- Endanflug
- Landung in Punktnähe

GS Landefeld: **A:** 60m x 60m; **Passagier:** 40m x 40m

HG Landefeld: **A:** 80m x 80m; **Passagier:** 60m x 60m

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

Bei starker meteorologischer Störung oder Behinderung ist der Landeteil der Prüfung nicht zu bewerten und darf wiederholt werden.

GS/HG-Prüfteil Landung (A und Passagier)

(Der Landeort wird hier nicht berücksichtigt)

Zur Beurteilung kommen:

- Stabilisierter Endanflug, Geschwindigkeit, Geradlinigkeit, rechtzeitiges Aufrichten, Landetechnik „ausgeflogene Landung“ (GS), sturzfremde Landung

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

Anhang Bewertungsrichtlinien

GS/HG-A Flugplanung

Zu bewerten ist:

- Fehlerhafte Beurteilung/Kenntnisse des Windes und der Wetterlage, der Hindernisse und Gefahrenstellen, der Not- und Außenlandeplätze, der geplanten Flugroute einschließlich Position der Flugfiguren mit "bestanden" bis "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad

GS-A-Startcheck, HG-A Vorflugcheck

Zu bewerten ist:

- Ganz oder teilweise fehlender Startcheck/Vorflugcheck mit "Wiederholung" oder „nicht bestanden“ je nach Gefährdungsgrad
- Fehlbeurteilung eines oder mehrerer Checkpunkte mit "Wiederholung" oder „nicht bestanden“ je nach Gefährdungsgrad

GS-Start

Zu bewerten ist:

- Fehler in der Aufziehphase, die nachfolgende Startphasen negativ beeinträchtigen mit "bestanden" bis "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad
- Das Überschießen des Schirms mit "Wiederholung" oder „nicht bestanden“ je nach Gefährdungsgrad
- Fehlende Kontrollphase ohne Blickkontrolle mit "nicht bestanden"
- Ungenügende Blickkontrolle während der Kontrollphase mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad
- Fehlende Korrektur, wenn diese erforderlich gewesen wäre mit "Wiederholung" bis "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad
- Entscheidung zum Startabbruch ohne Notwendigkeit mit „Wiederholung“
- Entscheidung zum Start bei Erfordernis eines Startabbruchs mit „nicht bestanden“
- Startlauf mit abgeknicktem Oberkörper und eingeschränkter Sicht oder eingeschränkter Steuerfähigkeit mit "Wiederholung"
- Reinsetzen beim Abheben mit "Wiederholung"
- Zu frühes Reinsetzen mit Bodenannäherung (Durchsacken) mit "nicht bestanden"
- Starkes Pendeln nach Abheben mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden"
- Kontakt mit Hindernissen mit "nicht bestanden"
- Fehlstart mit "nicht bestanden"
- Lösen einer Steuerleine innerhalb von 100 m Bodenabstand mit "nicht bestanden"

HG-Start

Zu bewerten ist:

- Ein Fehlstart mit "nicht bestanden"
- Ungenügende Kontrolle des Gerätes in der Grundhaltung mit "nicht bestanden"
- Beim Abfliegen nicht laufbereit oder im Stallbereich mit "Wiederholung"
- Zu frühes Reinlegen mit Annäherung an den Boden (Durchsacken) mit "nicht bestanden"
- Gleichzeitiges beidseitiges Umgreifen auf die Basis mit "nicht bestanden"

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

GS/HG-Prüfteil obligatorisches Flugmanöver Leitlinienacht

Zu bewerten ist:

- Nicht durchgehender Kurvenwechsel mit "Wiederholung"
- Zeitüberschreitung mit "Wiederholung"
- Flugfigur nicht harmonisch geflogen mit "Wiederholung"
- Abflug oder Kurvenwechsel nicht auf der Achse mit "Wiederholung"
- Strömungsabriss mit "nicht bestanden"
- Einklappen mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden"

GS-A-Prüfteil Wahl-Flugmanöver Ohrenanlegen mit Beschleunigen und 90° Kurve

Zu bewerten ist:

- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe ohne Gefährdung mit „Wiederholung“
- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe mit Gefährdung mit „nicht bestanden“
- Manöorausführung ohne oder mit fehlerhafter Benutzung des Beschleunigers mit „Wiederholung“
- Einleitung des Manövers mit falschen Leinen mit „nicht bestanden“
- Frontklapper bei der Einleitung mit „Wiederholung“ oder „nicht bestanden“ je nach Gefährdung
- Angelegte Ohren deutlich zu klein oder deutlich zu groß oder stark asymmetrisch mit „Wiederholung“
- 90°-Kurve mit Gewichtsverlagerung nicht, deutlich zu zögerlich oder deutlich zu dynamisch geflogen mit „Wiederholung“ oder „nicht bestanden“ je nach Gefährdung
- Ausleitung und Übergang in den Normalflug durch Pilotenfehler stark verzögert mit „Wiederholung“
- Sackflug/Strömungsabriss durch Pilotenfehler mit „nicht bestanden“
- Sackflug/Strömungsabriss durch Gerätefehler mit „Wiederholung“
- Eingreifen des Prüfers über Funk bei Pilotenfehler aus Sicherheitsgründen erforderlich mit „nicht bestanden“

GS-A-Prüfteil Wahl-Flugmanöver gehaltener seitlicher Einklapper, ca. 30-50%, (gehalten für ca. 3 Sek.) mit Stabilisierung des Flugweges

Zu bewerten ist:

- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe ohne Gefährdung mit „Wiederholung“
- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe mit Gefährdung mit „nicht bestanden“
- Einleitung des Manövers mit falschen Leinen mit „nicht bestanden“
- Einklapper deutlich zu klein oder deutlich zu groß mit „Wiederholung“, bei Gefährdung mit „nicht bestanden“
- Einklapper wird nicht gehalten, Demonstration der Richtungskorrektur und Stabilisierung des Flugweges deshalb nicht möglich mit „Wiederholung“
- Keine, zu geringe oder zu starke Richtungskorrektur mit „Wiederholung“
- Keine Stabilisierung im Geradeausflug mit „Wiederholung“
- Starkes Pendeln während des Manövers mit „Wiederholung“
- Sackflug/Strömungsabriss durch Pilotenfehler mit „nicht bestanden“
- Eingreifen des Prüfers über Funk bei Pilotenfehler aus Sicherheitsgründen erforderlich mit „nicht bestanden“

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

Landeeinteilung

Zu bewerten ist:

- Nichtanfliegen oder falsche Wahl der Position oder falsche Drehrichtung an der Position mit "Wiederholung"
- Das Fehlen der Landeeinteilung mit "nicht bestanden"
- Ausgeweiteter Queranflug mit anschließendem Rückflug bis zur Gegenanfluglinie (ohne meteorologische Störung) mit "Wiederholung"
- Verletzung der Ausweichregeln mit "nicht bestanden"
- Falsche Berücksichtigung einer eindeutigen Windsituation mit "Wiederholung"
- Eine sinnvolle Anpassung oder Variation der Landeeinteilung bei erkannter Abweichung als "bestanden"
- Eine Außenlandung bis 10 m mit "Wiederholung" für GS / bis 20 m für HG
- Eine Außenlandung mit mehr als 10 m mit "nicht bestanden" / mehr als 20 m bei HG

Bei starker meteorologischer Störung oder Behinderung ist der Landeteil der Prüfung nicht zu bewerten und darf noch einmal geflogen werden.

Landung

Zu bewerten ist:

- Instabiler Endanflug mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad
- Zu spätes Aufrichten bei GS (Bodenabstand weniger als 5 m) mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad
- Falsche Armhaltung bei GS mit "bestanden" oder "Wiederholung"
- Falsche Landetechnik bei GS (Sackfluglandung oder Landung aus einer Nickbewegung) mit „Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad
- Sturz des Piloten mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad
- Kontrolliertes Absetzen der Basis bei HG (Pilot steht) mit "bestanden"
- Absetzen der Drachennase (Pilot steht) mit "Wiederholung"
- Extreme Flugmanöver in Bodennähe (z. B. Ausbremsen, Steilkurven), Gefährdung Dritter oder Verletzung des Piloten mit "nicht bestanden"

Prüfungsrichtlinien des DHV für Pilotenprüfungen

Anhang Prüfungsinhalte und Bewertungsrichtlinien für Schlepp

Wird die praktische A- Prüfung oder Passagierprüfung in der Startart Windenschlepp (GS und HG) oder UL-Schlepp (HG) abgelegt, gelten die nachgenannten zusätzlichen Bewertungsrichtlinien für Schlepp.

Start:

Geprüft werden:

- Bei Windenschlepp und UL-Schlepp zusätzlich Kommandos an den Flug- bzw. Startleiter, Zeichengebung an den Windenfahrer bzw. Trikepiloten und Flugverhalten bis einschließlich Ausklinken

Zu bewerten ist:

- Unvollständige Kommandos an den Startleiter/Windenfahrer bzw. fehlende Zeichengebung mit "Wiederholung"
- Fehlende Kommandos: "Start" oder auch "Halt Stop" während einer Notsituation mit "nicht bestanden"
- Fehlender Sicherheitsstart mit "nicht bestanden"
- Fehlende Luftraumkontrolle mit "Wiederholung", auf Flugplätzen in Betrieb mit "nicht bestanden"
- Unruhiger Steigflug (pilotenbedingt) mit "Wiederholung"
- Verspätete Korrekturen oder Fehlklinkung mit "Wiederholung"
- Umklinken unterhalb der Sicherheitshöhe mit "Wiederholung"
- Bei gefährlichen Flugzuständen, mit "nicht bestanden"
- Wegfliegen mit eingehängtem Schleppseil oder Überfliegen der Winde und deren Seitenbereiche, mit "nicht bestanden"
- Fehlende Zeichengebung mit "Wiederholung"
- Zu spätes Ausklinken mit "Wiederholung", wenn der Windenfahrer kappen muss oder der Prüfer/Lehrer eingreifen muß, mit "nicht bestanden"

GS/HG-Prüfteil Startleitung (Windenschlepp)

Beurteilt werden:

- Kontrolle der Schleppstrecke
- Kontrolle des Vorseils
- Kommunikation mit dem Piloten
- Durchsagen und Kommandos an den Windenfahrer

Zu bewerten sind:

- Fehlende Sicherheitsvorkehrungen am Startplatz/Schleppstrecke z. B. fehlende Absperrungen, Fußgänger auf der Schleppstrecke oder andere Gefährdungen Dritter, mit "nicht bestanden"
- Fehlende Luftraumbeobachtung während des gesamten Schleppvorganges, mit "nicht bestanden"
- Unvollständige oder falsche Kommandos, "nicht bestanden"
- Nichterkennen einer Notsituation, falsche Reaktionen, fehlendes "Halt Stop" mit "nicht bestanden"
- Fehlende Klinkprobe mit "nicht bestanden"
- Fehlende Kontrollen gemäß Flugbetriebsordnung mit "nicht bestanden"

Wir wünschen Dir für Deine Prüfertätigkeit viel Erfolg.

DHV-Ausbildungsreferat