

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

I. Einführung

Pilotenprüfern ist eine hoheitliche (behördliche) Aufgabe übertragen, die sie für den DHV als Beauftragten des Bundesverkehrsministeriums ausüben. Sie tragen eine besondere Verantwortung im Ausbildungswesen, auf die 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.

II. Allgemeines

Diese Prüferanweisung ist die verbindliche Vorschrift für alle Pilotenprüfungen des DHV in Ergänzung zu den Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Gleitsegelführer und Gleitsegel-Fluglehrer.

Die 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 Prüferanweisung wird für den beschränkten Luftfahrerschein die Abkürzung "A" und für den unbeschränkten Luftfahrerschein die Abkürzung "B" verwendet.

III. Theoretische Prüfungen

1. Ablauf der theoretischen Prüfung

1.1. Online-Theorieprüfungen

Der Prüfer sollte mindestens eine halbe Stunde vor dem Prüfungsbeginn am Prüfungsort eintreffen. Zunächst checkt der Prüfer mit seinem PC/Laptop/Tablet die Internetverbindung im Prüfungsraum und loggt sich mit seinem Account in die Prüferplattform ein. Er kümmert sich darum, dass Internetzugang für alle Prüfungsteilnehmer besteht (Zugangsdaten für alle sichtbar machen, an Tafel, Whiteboard, etc.). Er stellt sicher, dass genügend Stromanschlüsse vorhanden und für die Prüfungsteilnehmer erreichbar sind. Der Prüfer verteilt die Prüfungsteilnehmer so an den Tischen, dass Quergespräche möglichst ausgeschlossen sind. Er achtet bei der Sitzanordnung darauf, dass er Blickkontrolle auf die Bildschirme der Laptops/Tablets der Prüfungsteilnehmer hat. Da die Prüfungsteilnehmer keinerlei Hilfsmittel für die Online-Theorieprüfungen benötigen, befindet sich auf den Tischen nichts außer ggf. Schreibzeug für Notizen/Berechnungen. Es sind keine elektronischen Geräte erlaubt.

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

Der Prüfer begrüßt die Teilnehmer im Namen des Deutschen Hängegleiterverbandes und erläutert den Prüfungsablauf sowie den Zeitplan. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass Unterhaltungen, unerlaubte Hilfsmittel sowie das Verlassen der Online-Prüfungsseite zum Ausschluss von der Prüfung führen.

Der Prüfer liest 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.

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

Prüfungsdauer Wiederholungsprüfungen: 30 Minuten je Sachgebiet.

Die Identitätsprüfung und die Kontrolle der Ausbildungsnachweise erfolgt vor Beginn der Online-Prüfung. Jeder Prüfungsteilnehmer weist sich mit Personalausweis, Pass oder Führerschein aus.

Der Ausbildungsnachweis jedes Prüfungsteilnehmers wird überprüft 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.
- Bestätigung der Prüfungsreife des Prüfungsteilnehmers durch den Ausbildungsleiter.

Digitaler Ausbildungsnachweis: Anleitung Check der Ausbildungsdokumentation Theorieausbildung siehe hier:

https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/aktuell_zu_halten/ausbildung/digitaler_ABN/digitaler_ABN_Leitfaden_fuer_Pruefer_innen.pdf

Für den technischen Ablauf der Online-Theorieprüfungen siehe Anleitung als Video-Tutorial auf Youtube:

<https://www.youtube.com/watch?v=zXA4la1DaBc>

Der Prüfer ist verpflichtet, während der Dauer der Prüfung den Prüfungsraum nicht zu verlassen.

1.1.1. Online-Fernprüfungen

Die Durchführung von Online-Fernprüfungen ist PrüferInnen mit einer entsprechenden Einweisung durch den DHV vorbehalten. Durchführungsrichtlinien siehe:

https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/aktuell_zu_halten/ausbildung/sonstige_pdfs/DHV-Pruefung_online_als_Fernpruefung_durchfuehren.pdf

1.2. Papier-Theorieprüfungen

Der Prüfer sollte mindestens eine halbe Stunde vor dem Prüfungsbeginn am Prüfungsort eintreffen. Er checkt den Prüfungsraum und bereitet ggf. Tische und Stühle in geeigneter Weise für die Prüfung vor.

Der Prüfer begrüßt die Teilnehmer im Namen des Deutschen Hängegleiterverbandes und erläutert den Prüfungsablauf sowie den Zeitplan. Er verteilt die Prüfungsteilnehmer so im Prüfungsraum, dass Unterhaltungen und Abschreiben möglichst ausgeschlossen sind und weist ausdrücklich darauf hin, dass Unterhaltungen, Abschreiben und unerlaubte Hilfsmittel zum Ausschluss von der Prüfung führen.

Da die Prüfungsteilnehmer keinerlei Hilfsmittel für die Theorieprüfungen benötigen, befindet sich auf den Tischen nichts außer ggf. Schreibzeug für Notizen/Berechnungen. Es sind keine elektronischen Geräte erlaubt. Alle Quergespräche zwischen den Prüfungsteilnehmern sind zu unterbinden.

Der Prüfer liest 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

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

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.

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

Prüfungsdauer Wiederholungsprüfungen: 30 Minuten je Sachgebiet.

Die Prüffragenkataloge und die Pilotenprüfblätter sind so zu verteilen, dass die einzelnen Sets von Prüfungsteilnehmer zu Prüfungsteilnehmer verschieden sind. Die Prüfungsteilnehmer füllen den oberen Teil der Vorderseite der Piloten-Prüfblätter mit den erforderlichen Angaben aus. Auf der Rückseite, oben, tragen die Prüfungsteilnehmer die Nummer des Prüfungssets ein.

Der Prüfer stellt die genaue Uhrzeit des Prüfungsbeginns und des Prüfungsendes fest und verkündet beide Zeitpunkte. Der Prüfer ist verpflichtet, während der Dauer der Prüfung den Prüfungsraum nicht zu verlassen. Wer mit der Beantwortung der Prüffragen fertig ist, gibt sein Blatt beim Prüfer ab und verlässt den Prüfungsraum.

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

Die Prüfblätter werden vom Prüfer anhand der jeweiligen Schablonen ausgewertet.

Nach abgeschlossener Auswertung gibt der Prüfer das Gesamtergebnis in knappen Zahlen bekannt.

Die Prüfung ist nun beendet, jetzt erfolgt die Identitätsprüfung, die Kontrolle der Ausbildungsnachweise sowie die Dokumentation der Prüfung.

Die Prüfungsteilnehmer kommen einzeln, nach Möglichkeit die mit den weitesten Fahrstrecken zuerst, zum Prüfer, dieser gibt ihnen das Ergebnis der schriftlichen Prüfung bekannt. Jeder Prüfungsteilnehmer weist sich mit Personalausweis, Pass oder Führerschein aus, damit der Prüfer die Identitätsprüfung vornehmen kann.

Der Ausbildungsnachweis jedes Prüfungsteilnehmers wird überprüft 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.
- Bestätigung der Prüfungsreife des Prüfungsteilnehmers durch den Ausbildungsleiter.

Bei vollständig bestandener Prüfung (alle Sachgebiete mit mindestens 75% richtiger Antworten) vermerkt dies der Prüfer 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.

IV. Praktische Prüfung

1. Ablauf der praktischen Prüfung

Der Prüfer sollte mindestens eine halbe Stunde vor Prüfungsbeginn eintreffen.

Er begrüßt die Teilnehmer im Namen des DHV und erläutert den Prüfungsablauf sowie den Zeitplan.

Bei der Besichtigung des Landeplatzes mit den Teilnehmern werden die Bewertung und die Prüfungsinhalte erklärt.

Der Prüfer sollte den Prüfungsablauf so planen, dass Zeit für die Bekanntgabe der Ergebnisse an die gelandeten Piloten bleibt.

Die Identitätsprüfung wird anhand von Personalausweis, Pass oder Führerschein jedes Prüfungsteilnehmers durchgeführt. Der Ausbildungsnachweis jedes Prüfungsteilnehmers wird überprüft auf:

- Vollständigkeit der Personendaten

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

- 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.

Digitaler Ausbildungsnachweis: Anleitung Check der Ausbildungsdokumentation Praxisausbildung siehe hier: https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/aktuell_zu_halten/ausbildung/digitaler_ABN/digitaler_ABN_Leitfaden_fuer_Prufer_innen.pdf

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 Prüfteils Start. Startfreigabe nur bei einwandfreien Prüfbedingungen (insbesondere die Wetterverhältnisse müssen dem Ausbildungsstand des Prüfungsteilnehmers angemessen sein)

Aufgabe des Prüfers am Landeplatz

- Bewertung des Prüfteils Flug und des Prüfteils 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 mit starker Verlangsamung des Schirmes, Spiralsturz, Versagen eines Ausrüstungsteils), drohende Kollision, Erfordernis das Rettungsgerät auszulösen, etc.
- Wenn es für den Prüfer offensichtlich ist, dass ein Flugmanöver im Prüfteil Flug technisch so stark fehlerhaft ausgeführt wird, dass eine Gefahr für den Prüfungsteilnehmer besteht.
- Wenn ein Flugmanöver im Prüfteil Flug unterhalb der aus Sicherheitsgründen erforderlichen Mindesthöhe begonnen wird.
- Wenn der Prüfungsteilnehmer ein Flugmanöver im Prüfteil Flug wiederholen muss.

2. Bewertung der praktischen Prüfung

Zusammenfassung: Vor der Prüfung den Teilnehmern bekannt zugeben

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

Die praktische Prüfung gliedert sich in drei Prüfteile:

- Prüfteil Start mit den Prüfungsaufgaben Flugplanung, Vorflugkontrolle, Passagiereinweisung (bei Passagier) Aufziehen und Stabilisieren, Kontrolle und Startentscheidung, Beschleunigen-Abheben-Abflug.
- Prüfteil Flug mit den Prüfungsaufgaben Anflug der Manöverpositionen, Leitlinienacht < 30 s, (bei Passagier < 40 s) Ohrenanlegen-Beschleunigen-90° Kurve.
- Prüfteil Landeeinteilung und Landung mit den Prüfungsaufgaben Landeeinteilung und Landung.

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.

Ein Prüfteil beinhaltet mehrere Prüfungsaufgaben. Für die Bewertung gilt grundsätzlich:

- In jedem der drei Prüfteile darf maximal eine Prüfungsaufgabe mit „Wiederholung“ bewertet sein.
- Erhält der Prüfungsteilnehmer in einem Prüfteil bei mehr als einer Prüfungsaufgabe die Bewertung "Wiederholung", so gilt dieser Prüfteil und damit die Prüfung als „nicht bestanden“.
- Erhält ein Prüfungsteilnehmer in einem oder mehreren Prüfteilen der Bewertung „nicht bestanden“, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden und muss vollständig, mit allen Prüfteilen, neu abgelegt werden. Dies kann frühestens am Folgetag der nicht bestanden Prüfung erfolgen.

Für die Wiederholung gilt:

- Bei der Wiederholung eines Prüfteils muss dieser zum Bestehen durchgehend mit „bestanden“ bewertet werden.
- Erhält ein Prüfungsteilnehmer für eine Prüfungsaufgabe im Prüfteil Start die Bewertung "Wiederholung", so kann er diese Prüfungsaufgabe einmal wiederholen. Auch die vorangegangenen und nachfolgenden Prüfungsaufgaben im Prüfteil Start sind in diesem Fall wiederum vollständig zu bewerten.
- Erhält ein Prüfungsteilnehmer für ein Flugmanöver im Prüfteil Flug die Bewertung "Wiederholung", so kann er dieses Manöver einmal, zusammen mit dem Prüfteil Landeeinteilung und Landung, wiederholen, beide sind wiederum vollständig zu bewerten.
- Erhält ein Prüfungsteilnehmer für eine Prüfungsaufgabe im Prüfteil Landeeinteilung und Landung die Bewertung „Wiederholung“, kann er diesen Prüfteil einmal wiederholen, der wiederum vollständig zu bewerten ist.

Startteil						Flugteil			Landeteil		Wiederholung erlaubt?
Flugplanung	Vorflugkontrolle	Passagiereinweisung	Aufziehen, Stabilisieren	Kontrolle und Startentscheidung	Beschleunigen - Abheben - Abflug	Leitlinienacht	Ohrenanlegen, Beschl., 90° Kurve	Gehalt. Einklapper, Stabilisierung	Landeeinteilung	Landung	
B	B	B	B	W	B	W	B	B	B	W	JA, bei maximal 1 W in jedem Prüfteil.
B	B	B	W	W	B	W	B	B	B	W	NEIN, bei mehr als 1 W in einem Prüfteil ist die Prüfung nicht bestanden.

Die Prüfung ist bestanden, wenn der Prüfungsteilnehmer in allen Prüfteilen - also gegebenenfalls nach einer Wiederholung- die Bewertung "bestanden" erhalten hat.

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

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

Jede Flugaufgabe von Start bis einschließlich Landung ist vom Piloten "flüssig und gewandt" zu absolvieren. Fehlen diese Merkmale bei einer Aufgabe, so erhält dieser Prüfteil die Bewertung "Wiederholung" oder "nicht bestanden". Die Bewertung "bestanden" ist also nicht bereits dann zu vergeben, wenn ein Prüfteil lediglich vorhanden war. Piloten bei der A-Prüfung müssen den Nachweis erbringen, dass sie ihr Fluggerät bei normalen Bedingungen so beherrschen, dass sie weder sich noch Dritte gefährden. Eine Behinderung oder Gefährdung Dritter liegt bei Verstößen gegen Ausweichregeln grundsätzlich vor und führt zur Bewertung „Wiederholung“ oder „nicht bestanden“, je nach Gefährdungsgrad. Dies gilt nicht nur für die konkreten Ausweichvorschriften, sondern auch für die allgemeinen Maßnahmen zur Kollisionsvermeidung. Dies sind insbesondere das Gebot zum Einhalten ausreichender Sicherheitsabstände zu anderen Fluggeräten und die Pflicht, vor dem Einleiten einer Kurve den geplanten Flugweg auf mögliche Kollisionsgefahr zu checken (Schulterblick).

3. Prüfungsinhalte

3.1. Prüfteil Start, Prüfungsaufgaben

Flugplanung (A und Passagier)

Geprüft werden:

- Beurteilung der augenblicklichen Wind-, Wetter- und Luftraumsituation
- Hindernisse und Gefahrenstellen
- Not- und Außenlandeplätze
- Beschreibung der geplanten Flugroute einschließlich Position der Flugmanöver

Flugplanung (für Passagier zusätzlich)

Geprüft werden:

- Einweisung des Passagiers
- Umgang mit dem Passagier

Vorflugkontrolle (A und Passagier)

Geprüft werden:

- Startcheck

Aufziehen und Stabilisieren (A und Passagier)

Geprüft werden:

- Das kontrollierte Aufziehen des Gleitsegels, wahlweise rückwärts oder vorwärts
- Technik der Stabilisierung der Kappe zur Vorbereitung der Kontrollphase

Kontrolle und Startentscheidung (A und Passagier)

Geprüft werden:

- Kontrollphase mit Blickkontrolle, evtl. Korrektur
- Entscheidung zu Startabbruch oder Start

Startlauf, Abheben und Abflug (A und Passagier)

Geprüft werden:

- Kontinuierliches Beschleunigen von Pilot und Fluggerät bis zum Erreichen der Abhebegeschwindigkeit
- Einhalten der Startrichtung (Startlauf)
- Abheben kontrolliert und lafbereit
- Abflug kontrolliert und gerade

3.2. Prüfteil Flug, Flugmanöver

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

Obligatorisches Flugmanöver Leitlinienacht (A und Passagier)

Die Flugfigur ist eine Acht, bestehend aus zwei Vollkreisen und einem durchgehenden Richtungswechsel auf der An-Abflugachse. Siehe Abbildung 1. Die Acht ist an einem festgelegten Ort so flüssig und mit ausreichender Schräglage zu fliegen, dass sie nach maximal 30 Sekunden beendet ist. Genommen wird die Zeit zwischen Beginn des ersten Kreises bis zur Stabilisierung auf der Abflugachse.

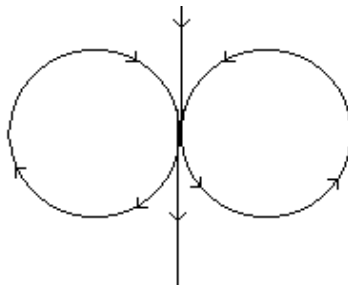


Abbildung 1: Leitlinien-Acht

Bei diesem Manöver ist eine Sicherheitshöhe von mindestens 150 m über Grund erforderlich
Geprüft werden:

- Manöverposition und Sicherheitshöhe
- Luftraumcheck vor Einleitung und während des Manövers
- Die Vollständigkeit des gesamten Manövers innerhalb der vorgegebenen Zeit
- Die Vollständigkeit beider Vollkreise (volle 360°)
- Der durchgehenden, harmonische Kurvenwechsel auf der An/Abflugachse
- Die Beendigung des Manövers auf der An/Abflugachse
- Der weitgehend pendelfreie Übergang aus dem Manöver in den Normalflug

Flugmanöver Ohrenanlegen mit Beschleunigen und 90° Kurve (A)

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

- Manöverposition und Sicherheitshöhe
- Luftraumcheck vor Einleitung und während des Manövers
- 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

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

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

- Manöverposition und Sicherheitshöhe
- Luftraumcheck vor Einleitung und während des Manövers
- 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

3.3. Prüfteil Landeinteilung und Landung, Prüfungsaufgaben

Landeinteilung (A und Passagier)

Geprüft werden:

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

bei geringem Wind	bei Starkwind
Luftraumcheck während der gesamten Ausführung	
Position, ggf. Höhenabbau	an der Position Anfliegen gegen den Wind
Gegenanflug	evtl. Höhenabbau durch seitliches Hin-und Her-Driften
Queranflug	Queranflug
gerader Endanflug	gerader Endanflug
Landung in Punktnähe	Landung in Punktnähe

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

Landung (A und Passagier)

(Der Landeort wird hier nicht berücksichtigt)

Geprüft werden:

- Stabilisierter, gerader Endanflug
- Geschwindigkeit zwischen bestem Gleiten und geringstem Sinken
- Rechtzeitiges Aufrichten
- Abfangen und Ausgleiten in richtiger Höhe
- Den Verhältnissen angepasstes Durchbremsen in richtiger Höhe
- Sturzfremde Landung
- Kontrolliertes Ablegen des Gerätes

4. Bewertung der Prüfung

4.1. Prüfteil Start

Flugplanung (A und Passagier)

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

Passagiereinweisung (Passagier)

Zu bewerten ist:

- Mangelhafte Einweisung des Passagiers mit "Wiederholung" oder „nicht bestanden“
- Umgang mit dem Passagier fachlich fehlerhaft oder unangemessen mit "Wiederholung" oder „nicht bestanden“

Vorflugkontrolle (A und Passagier)

Zu bewerten ist:

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

Aufziehen und Stabilisieren (A und Passagier)

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

Kontrolle und Startentscheidung (A und Passagier)

- Fehlende Kontrollphase ohne Blickkontrolle mit "nicht bestanden"

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

- 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“

Beschleunigen, Abheben und Abflug (A und Passagier)

- Start mit deutlicher Abweichung von der Startrichtung mit "Wiederholung"
- Startlauf mit stark abgeknicktem Oberkörper und eingeschränkter Sicht oder eingeschränkter Steuerfähigkeit (gestreckte Arme) mit "Wiederholung"
- Reinsetzen beim Abheben mit "Wiederholung"
- Zu frühes Reinsetzen mit Bodenannäherung (Durchsacken) mit "nicht bestanden"
- Pilot hebt vor dem Passagier ab "Wiederholung" (Passagier)
- Starkes Pendeln nach Abheben mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden"
- Kontakt mit Hindernissen mit "nicht bestanden"
- Fehlstart mit "nicht bestanden"
- Loslassen einer Steuerleine innerhalb von 100 m Bodenabstand mit "nicht bestanden"

4.2. Prüfteil Flug

Obligatorisches Flugmanöver Leitlinienacht (A und Passagier)

Zu bewerten ist:

- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe ohne Gefährdung mit „Wiederholung“
- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe mit Gefährdung mit „nicht bestanden“
- Mangelhafter Luftraumcheck mit "Wiederholung" bei Gefährdung „nicht bestanden“
- 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 ohne Gefährdung mit "Wiederholung", bei Gefährdung mit "nicht bestanden"
- Eingreifen des Prüfers über Funk bei Pilotenfehler aus Sicherheitsgründen erforderlich mit „nicht bestanden“

Flugmanöver Ohrenanlegen mit Beschleunigen und 90° Kurve (A)

Zu bewerten ist:

- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe ohne Gefährdung mit „Wiederholung“
- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe mit Gefährdung mit „nicht bestanden“
- Mangelhafter Luftraumcheck mit "Wiederholung" bei Gefährdung „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“

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

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

Zu bewerten ist:

- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe ohne Gefährdung mit „Wiederholung“
- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe mit Gefährdung mit „nicht bestanden“
- Mangelhafter Luftraumcheck mit "Wiederholung" bei Gefährdung „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“

4.3. Prüfteil Landeeinteilung und Landung

Landeeinteilung (A und Passagier)

Zu bewerten ist:

- Nichtanfliegen oder falsche Wahl der Position oder falsche Drehrichtung an der Position mit "Wiederholung"
- Mangelhafter Luftraumcheck mit "Wiederholung" bei Gefährdung „nicht bestanden“
- Das Fehlen der Landeeinteilung mit "nicht bestanden"
- Ausweiten oder Verkürzen des gesamten Landeanfluges mit Landung im 60x60 m Landefeld mit „bestanden“ (siehe Abbildung 2)
- Ausgeweiteter Queranflug mit anschließendem Rückflug deutlich über die Endanfluglinie hinaus mit "Wiederholung" (siehe Abbildung 3)
- Ausgeweiteter Queranflug mit anschließendem Rückflug bis annähernd zur Gegenanfluglinie (oder darüber hinaus) mit "nicht bestanden" (siehe Abbildung 4)
- Mehrmaliges, deutliches Kurven im Endanflug mit "nicht bestanden" (siehe Abbildung 5)
- Kleinere Richtungskorrekturen im Endanflug mit „bestanden“
- 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"
- Eine Außenlandung mit mehr als 10 m mit "nicht bestanden"

Landung (A und Passagier)

Zu bewerten ist:

- Instabiler Endanflug mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad
- Falsche Wahl der Geschwindigkeit mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad
- Zu spätes Aufrichten (Bodenabstand weniger als 5 m) mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad
- Falsche Armhaltung mit "bestanden" oder "Wiederholung"
- Falsche Landetechnik (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

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

- Passagier hat vor dem Piloten Bodenkontakt "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad
- Aufprall der Eintrittskante mit "Wiederholung"
- Extreme Flugmanöver in Bodennähe (z. B. Strömungsabriss, Steilkurven), Gefährdung Dritter oder Verletzung des Piloten mit "nicht bestanden"

Bei starker meteorologischer Störung oder Behinderung zählt der Prüfteil Landeinteilung und Landung als nicht geflogen und darf erneut absolviert werden. Der Prüfer beurteilt in diesem Fall so, wie wenn dieser Prüfteil zum ersten Mal geflogen werden würde (kein Wiederholungsflug).

Abbildung 2

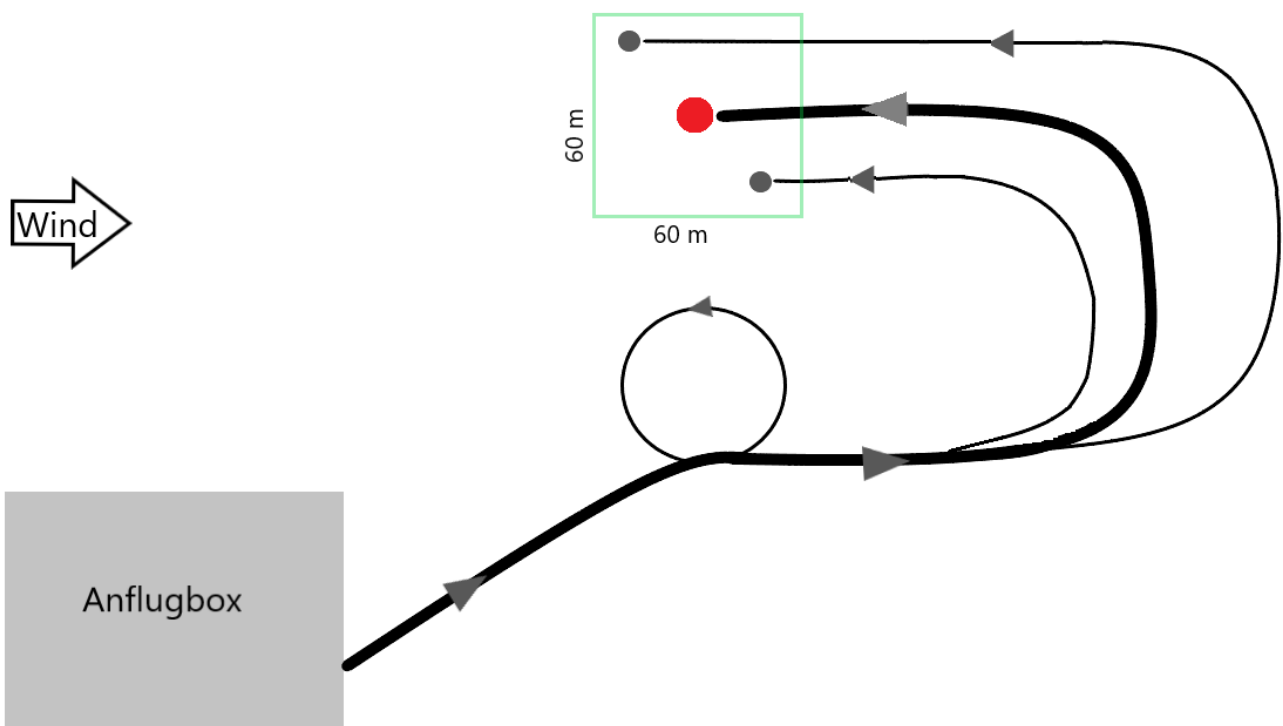


Abbildung 3



Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

Abbildung 4

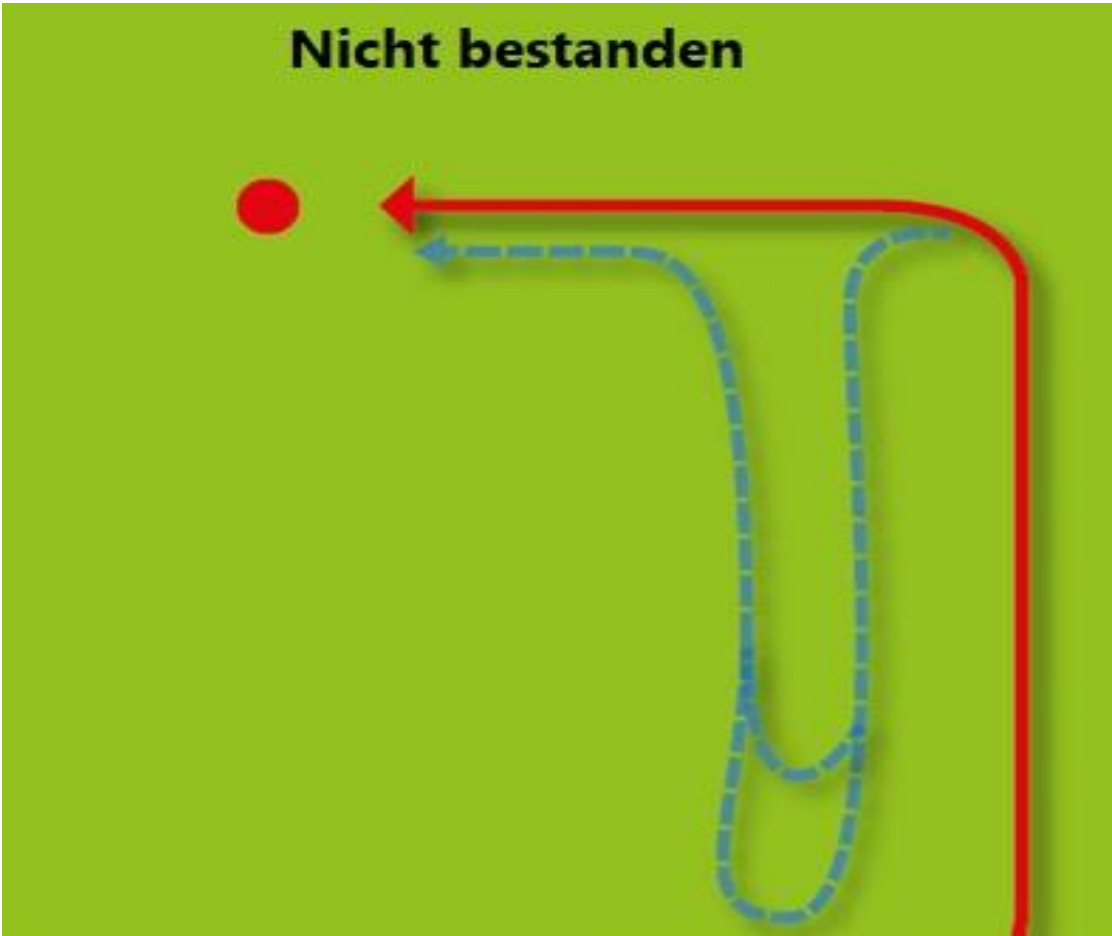
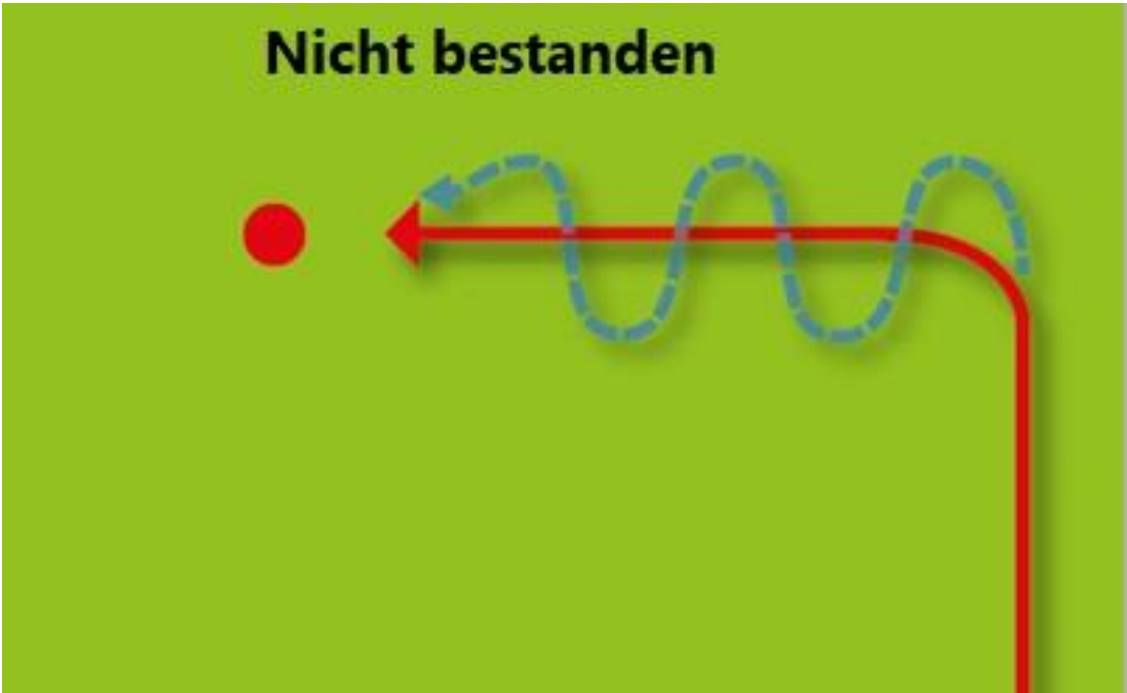


Abbildung 5



Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

5. Prüfungsinhalte und Bewertungsrichtlinien für Schlepp

Wird die praktische A- Prüfung oder Passagierprüfung in der Startart Windenschlepp abgelegt, gelten die nachgenannten zusätzlichen Bewertungsrichtlinien für Schlepp.

5.1. Start:

Geprüft werden:

- Bei Windenschlepp zusätzlich Kommandos an den Flug- bzw. Startleiter, Zeichengebung an den Windenfahrer 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"
- 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"

5.2. 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"

Prüferanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

IV. Verstöße gegen die Ausbildungs- und Prüfungsordnung

Ausbildungs- und Prüfungsordnung Abschnitt VII.

6. Verstöße gegen die Ausbildungs- und Prüfungsordnung

6.1. Bewerber, die bei einer Prüfung eine Täuschungshandlung oder einen Versuch hierzu unternehmen, werden ab diesem Zeitpunkt vom Prüfungsleiter von der Fortsetzung der Prüfung ausgeschlossen und vom DHV für einen Zeitraum von 6 bis 18 Monaten für alle weiteren Prüfungen gesperrt. Als Täuschungshandlung oder -versuch gelten insbesondere die Kommunikation mit anderen Prüfungsteilnehmern während der theoretischen Prüfung, die Manipulation mit der Identität des Bewerbers, vorsätzlich unrichtige Eintragungen im Ausbildungsnachweis, das Mitbringen nicht erlaubter Arbeitsmittel und Geräte in den Prüfungsraum, das Öffnen anderer Seiten im Laptop oder Tablet außerhalb des DHV-Prüfungsprogramms.

6.2. Wird nach einer bestandenen Prüfung festgestellt, dass die für diese Prüfung vorausgesetzten Flüge oder praktischen Übungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sind, wird im Regelfall die beantragte Erlaubnis, Berechtigung oder sonstige Befugnis erst erteilt, wenn die beanstandeten Flüge oder Übungen nachgeholt und nachgewiesen sind. Hat der Bewerber im Zusammenhang damit eine Täuschungshandlung unternommen oder sich daran beteiligt, wird die Erlaubnis, Berechtigung oder sonstige Befugnis erst nach einem Zeitraum von 6 bis 18 Monaten seit Eingang des Nachweises nach Satz 1 beim DHV erteilt.

DHV-Ausbildungsreferat
25.02.2022