

# Anweisungen zur Durchführung der Praxisprüfung für Fußstart-UL, Motorschirm und Motorschirm-Trike

## Allgemeines

Verantwortlich im rechtlichen Sinn für die Durchführung der Praxisprüfung ist nicht der Ausbildungsleiter der Luftfahrerschule, sondern der vom DULV mit der Abnahme der Prüfung beauftragte Prüfungsrat für Ausbildung (im Folgenden Prüfer genannt). Das bedeutet:

**Der Prüfer erhält den Prüfauftrag nicht von der Flugschule, sondern ausschließlich direkt vom DULV.**

Der Prüfer überprüft die Zulassungspapiere des für die Prüfung verwendeten Fluggerätes.

Die Prüfung wird unter Zuhilfenahme des Formblatts „**Prüfprotokoll Praxis für Fußstart-UL, Motorschirm und Motorschirm-Trike**“ in seiner aktuellen Fassung durchgeführt.

## Kosten

Die Praxisprüfungsgebühr ergibt sich aus der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV).

Die Gebühr vor der Prüfung vom Prüfer namens und im Auftrag des DULV kassiert. Sie beträgt

**80,- € für DULV-Mitglieder** (inkl. 7% MwSt; Nachweis durch Mitgliedsausweis!) sowie für Bewerber, die im Rahmen der Praxisprüfung dem Prüfer den unterschriebenen Mitgliedsantrag aushändigen und

**90,- € für Nichtmitglieder des DULV** (inkl. 19% MwSt).

Das Prüferhonorar beträgt **75,- € bei einem Bewerber** und erhöht sich um **30,- € für jeden weiteren Bewerber** beim gleichen Prüfungstermin:

Anzahl Bewerber	Honorar	Anzahl Bewerber	Honorar
1	75,- €	5	195,- €
2	105,- €	6	225,- €
3	135,- €	7	255,- €
4	165,- €	8	285,- €

Der Überschussbetrag, der sich aus den vereinnahmten Gebühren abzüglich des Prüferhonorars ergibt, wird mit Hilfe des Formulars „**Prüfungsabrechnung Praxis**“ mit dem DULV abgerechnet.

Die anfallenden **Fahrtkosten des Prüfers** (0,40 € je km gefahrene Strecke) rechnet der Prüfer **direkt** mit den Kandidaten ab. Bei mehreren Kandidaten zum gleichen Prüfungstermin werden die Fahrtkosten **anteilig** auf **alle** Kandidaten umgelegt. In der Prüfungsabrechnung sind die entsprechenden Angaben zu machen.

## Durchführung der Prüfung

Die praktische Prüfung kann bis zu einer Windgeschwindigkeit von 10 kts (laminar) durchgeführt werden. Es werden mindestens zwei Prüfungsflüge durchgeführt, diese bestehen jeweils aus 4 Teilprüfungen:

### 1. Startvorbereitungen

- Auswahl Startort und Startrichtung
- Aufbau des Motorschirms
- 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 für mindestens 30 Sek. ein Steigflug in vorgegebener Richtung durchgeführt, eine Abweichung von bis zu 10 Grad ist erlaubt.

### **3. Platzrundenflüge mit zwei Vollkreisen**

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

Der Schirm darf sich auf keinen Fall auch nur kurzzeitig in dem Flugzustand des einseitigen Stömungsabrisses befinden

### **4. Ziellandungen**

Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunktes auf der Seite des Gegenanflugs in angemessener Höhe je nach Windverhältnisse 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° Richtungsänderung) 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 Ziellandequadrat von 50 m Seitenlänge erfolgen. Der Kandidat darf den Boden bei der Landung weder mit dem Antrieb noch mit einem anderen Körperteil außer mit den Füßen berühren.

Von den zwei Prüfungsflügen müssen alle zwei in allen Teilprüfungen bestanden sein. Bei weniger gravierenden Beanstandungen ist ein dritter Prüfungsflug möglich. Die Entscheidung darüber trifft der Prüfer. Bei grenzwertigen Bedingungen (z.B. Böigkeit, Windgeschwindigkeiten um 10 kts, leichter Regen) sollte der Prüfer erwägen, ob nicht die gesamte Prüfung verschoben werden sollte.

## **Ende der Prüfung**

Nach Durchführung der Prüfung übersendet der Prüfer das ausgefüllte und unterschriebene Prüfprotokoll, die Prüfungsabrechnung sowie eventuell vorhandene Mitgliedsanträge an den DULV.

### **Dies gilt auch für nicht bestandene Prüfungen.**

Für die Übersendung aller übrigen Unterlagen, die bei bestandener Prüfung für die Lizenzausstellung erforderlich sind, ist der Prüfling selbst verantwortlich.