

Anweisungen zur Durchführung der Praxisprüfung für 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). Sie beträgt

80,- € für DULV-Mitglieder (inkl. 7% MwSt; Nachweis durch Mitgliedsausweis!)

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

Die Prüfungsgebühr wird nicht vom Prüfer kassiert, sondern dem Prüfling vom DULV in Rechnung gestellt. Die Rechnungstellung erfolgt in der Regel per E-Mail.

Bitte darauf achten, dass die E-Mail-Adresse im Prüfprotokoll gut leserlich ist.

Die anfallenden Fahrtkosten des Prüfers rechnet der Prüfer direkt mit den Kandidaten ab. Die Höchstsätze betragen dabei für die Gesamtstrecke je gefahrenem km 0,40 € und 15,00 € je 30 min Fahrzeit. 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 Praxisprüfung

Der Ausbildungsleiter kann die Erklärung der Prüfungsreife (Praxisausbildungszeugnis) erst abgeben, wenn der Bewerber alle Ausbildungsflüge und Übungen durchgeführt und eine flugschulinterne Probe-Praxisprüfung erfolgreich absolviert hat. Das Bestehen der Probeprüfung ist im Ausbildungsnachweisheft zu vermerken.

Erster Wertungsflug

Startvorbereitungen

- Auswahl Startort und Startrichtung
- Aufbau des Motorschirms
- Motor - Probelauf und Warmlauf
- Startposition

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 sec. ein Steigflug in vorgegebener Richtung durchgeführt, eine Abweichung von bis zu 10 Grad ist erlaubt.

Platzrundenflüge mit zwei Vollkreisen

Nach Beenden des Steigflugs und Erreichen der Sicherheitshöhe wird auf einer vom Prüfer festgelegten Achse in mindestens 120 m AGL ein Kreis linksdrehend, anschließend ein Kreis rechtsdrehend (Leitlinienacht) ohne Unterbrechung und ohne Höhenverlust mit Teillast geflogen. Diese Figur wird mit einem Geradeausflug von mind. 5 sec 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 Stömungsabbrisses befinden

Ziellandungen

Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunktes auf der Seite des Gegenanflugs (Position) in angemessener Höhe je nach Windverhältnisse und Einschätzung des Kandidaten. Ab der Position wird der Motor ausgestellt oder mit Standgas geflogen (nach Anweisung des Prüfers). Anschließend erfolgt die Landeeinteilung und die Ziellandung in einem Umkreis von 25 m Radius um den vorgegebenen Landepunkt.

Auch ein Zielquadrat von 50 m Kantenlänge ist zulässig. Eine geringe Toleranz ist nach Prüferentscheidung abhängig von den Wetterverhältnissen zulässig. Eine Landung außerhalb des Kreises/Quadrats plus Toleranz oder Leistungserhöhung ab der Position führt zum Nichtbestehen dieses Prüfungsteils

Zweiter Wertungsflug

Beim zweiten Wertungsflug wird eine Notlandesituation simuliert.

Der Start erfolgt vorwärts oder rückwärts, anschließend gerader Steigflug auf der Bahnachse bis zum Eindrehen in den Querabflug, Höhengaufbau wenn möglich gegen den Wind, unabhängig von der Bahnausrichtung, Höhengaufbau oder -abbau in Luv.

Überflug über den Landepunkt in 200 - 300 m AGL. Direkt anschließend Motor aus/Standgas (entscheidet der Prüfer), passende Landeeinteilung und Ziellandung wie beim 1. Wertungsflug beschrieben.

Je Start werden maximal zwei Startabbrüche toleriert.

Bei Nichtbestehen des ersten oder zweiten Wertungsflugs kann der jeweilige Wertungsflug einmal komplett wiederholt werden.

Weitere Wiederholungsflüge sind nicht vorgesehen. Zum Bestehen der praktischen Prüfung muss jeder Wertungsflug einmal fehlerfrei durchgeführt worden sein. Mögliche Toleranzen (z.B. durch thermische Einflüsse) werden vom Prüfer festgelegt.

Funk (Prüfling-Prüfer)

Der Prüfling meldet beim ersten Wertungsflug per Funk "Motorschirm bereit zum Start" und "Motorschirm an der Position, bereit zur Landung" und erhält vom Prüfer die jeweiligen Bestätigungen / Anweisungen. Ab diesem Zeitpunkt darf die Motordrehzahl nur noch aus Gründen der Sicherheit erhöht werden. In diesem Fall wird der Flug jedoch nicht gewertet und muss wiederholt werden.

Beim zweiten Wertungsflug meldet der Prüfling "Motorschirm bereit zum Start" und "Motorschirm über dem Landepunkt in xy Fuß (oder Meter), bereit zur Ziellandung" und erhält vom Prüfer die jeweiligen Bestätigungen / Anweisungen.

Darüber hinaus ist der Funk während der gesamten Prüfung auf sicherheitsrelevante Hinweise zu beschränken. Anweisungen an den Prüfling per Funk, Zuruf oder eindeutige Handzeichen, die Hinweise zur korrekten Landeeinteilung geben, sind untersagt und führen zum Nichtbestehen der Prüfung.