Prüfungsanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

Gemäß § 128 Abs. 8 der LuftPersV legt der DHV, als Beauftragter des Bundesverkehrsministeriums, die Durchführungsgrundsätze, die Flugaufgaben und die Bewertungsmaßstäbe für Prüfungen von Führern von Gleitsegeln in dieser Prüfungsanweisung fest.

Hinweis: Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird im Text das generische Maskulinum verwendet. Gemeint sind jedoch immer alle Geschlechter.

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 Prüfungsanweisung 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 des digitalen Ausbildungsnachweises der Kandidaten
- 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.

Prüfungsanweisung des DHV für Gleitsegel-Pilotenprüfungen

III. Theoretische Prüfungen

1. Ablauf der theoretischen Prüfung

1.1. Online-Theorieprüfung als Präsenz-Prüfung

Dem Prüfer müssen die PDF des digitalen Ausbildungsnachweises der Kandidatinnen und Kandidaten vor Beginn der Theorieprüfung in digitaler Form vorliegen.
Zunächst checkt der Prüfer mit seinem PC/Laptop/Tablet die Internetverbindung im Prüfungsraum und loggt sich mit seinem Account in die Prüferplattform dhv-exam 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.

Der Prüfer begrüßt die Teilnehmer im Namen des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes 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 (gemäß LuftPersV) frühestens am Folgetag abgelegt werden. Es sind maximal 3 Nachprüfungen erlaubt.

Prüfungsdauer, keine Verlängerungen erlaubt:

- *A-Schein: 120 Minuten*
- *B-Schein: 90 Minuten*
- *Passagierberechtigung: 60 Minuten*
- *Wiederholungsprüfungen: 30 Minuten je Sachgebiet.*

Die Identitätsprüfung und die Kontrolle der PDF der Ausbildungsnachweise (digitaler Ausbildungsnachweis, digiABN) erfolgt vor Beginn der Online-Prüfung. Jeder Prüfungsteilnehmer weist sich mit Personalausweis, Pass oder Führerschein aus.
Der Prüfer checkt, ob die persönlichen Daten der Teilnehmenden mit denen des Ausweisdokumentes übereinstimmen. Er überprüft, ob die im Ausbildungsnachweis angegebene Lizenzart der Lizenzart entspricht, für die die Prüfung abgelegt werden soll.
- Anleitung zum Check der Ausbildungsdokumentation Theorieausbildung im digitalen Ausbildungsnachweis siehe hier.
- Für den technischen Ablauf der Online-Theorie- und Praxisprüfungen gilt das Dokument „EXAM - Anleitung für prüfende Personen.pdf“, das in der Bibliothek der Prüferplattform dhv-exam.de zu finden ist.

Der Prüfer stellt die Uhrzeit des Prüfungsbeginns und des Prüfungsendes fest und verkündet beide Zeitpunkte. Dann startet er die Theorieprüfung für alle Teilnehmenden gleichzeitig mit der Schaltfläche Prüfung starten.
Der Prüfer ist verpflichtet, während der Dauer der Prüfung den Prüfungsraum nicht zu verlassen. Wer mit der Beantwortung der Prüffragen fertig ist und die Online-Prüfung abgeschlossen (abgesendet) hat, sollte den Prüfungsraum möglichst verlassen. Alle Teilnehmenden erhalten automatisiert eine E-Mail aus dem DHV-Exam mit ihrem Prüfungsergebnis und dem Prüfungsprotokoll.
Mit Ablauf der Prüfungszeit beendet der Prüfer die Theorieprüfung. Er veranlasst die Teilnehmenden, die Online-Prüfung abzusenden, auch wenn die Prüfung noch nicht abgeschlossen ist. Er lädt die PDF des Ausbildungsnachweises der Kandidaten hoch und gibt die Prüfung für den DHV frei. Abschließend erstellt er die

Prüfungsabrechnung.

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.

1.2. Online-Theorieprüfung als Fernprüfung

Die Durchführung von Online-Fernprüfungen ist mit speziellen Auflagen des Luftfahrt-Bundesamtes belegt und PrüferInnen mit einer entsprechenden Einweisung durch den DHV vorbehalten.

IV. Praktische Prüfung

Praktische Prüfungen dürfen nicht abgenommen werden von Prüfern,
- die bei den letzten 15 Fluglehrer-betreuten Höhenflügen eines Kandidaten als Ausbilder beteiligt waren,
- oder die Ausbildungsleiter der ausbildenden Flugschule eines Kandidaten waren.

1. Ablauf der praktischen Prüfung

Der Prüfer begrüßt die Teilnehmer im Namen des DHV und erläutert den Prüfungsablauf sowie den Zeitplan.
Den Teilnehmenden 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.

- Anleitung Check der Ausbildungsdokumentation Praxisausbildung im digiABN siehe hier.
- Für den technischen Ablauf der Online-Theorie- und Praxisprüfungen gilt das Dokument „EXAM - Anleitung für prüfende Personen.pdf“, das in der Bibliothek der Prüferplattform dhv-exam.de zu finden ist.
- Prüfungskandidaten aus österreichischen Flugschulen müssen für die Zulassung zur praktischen Prüfung eine Kopie des an den ÖAeC eingereichten „Antrags auf Ausstellung eines Hänge- bzw. Paragleiterscheins“ vorlegen.

Vor Beginn der Prüfung ist den Teilnehmern bekannt zu geben:
Zusammenfassung: Die praktische Prüfung gliedert sich in drei Prüfteile:

- **Prüfteil Start** mit den Prüfungsaufgaben Flugplanung (Prüfer-Gespräch), Vorflugkontrolle, Passagiereinweisung (bei Passagierberechtigung), Aufziehen und Stabilisieren, Kontrolle und Startentscheidung, Beschleunigen-Abheben-Abflug.
- **Prüfteil Flug** mit den Prüfungsaufgaben Einteilung des Fluges und Anflug der Manöverpositionen (Fliegen nach Flugplanung), Orientierung und Luftraumbeobachtung, Flugmanöver „Leitlinien-Acht unter 30 Sekunden“, Flugmanöver „Ohrenanlegen-Beschleunigen-90°-Kurve“ oder Flugmanöver „Gehaltener seitlicher Einklapper 30-50%“, Flugrichtung für ca. 3 Sekunden stabilisieren, Klapper öffnen
- **Prüfteil Landeanflug und Landung** mit den Prüfungsaufgaben Landeanflug nach örtlichen Gegebenheiten/lt. Vorgaben des Fluggeländes und ausgeflogener Landung, sowie Fliegen nach Flugplanung/Luftraumkontrolle.

Aufgaben des Prüfers vor Beginn der praktischen Prüfung:

- Einholung von Wetterinformationen und Check des zu erwartenden Flugwetters
- Markierung des Landefeldes (60 x 60m)
- Vorbereitung des Praxis-Prüfprotokolls
- Check, ob die Funkgeräte der Teilnehmenden und des Prüfenden einwandfrei funktionieren
- Festlegung für jeden Prüfungsteilnehmer, welches der beiden Wahl-Flugmanöver „Ohrenanlegen“ oder „seitliches Einklappen“ ausgeführt werden muss. Beide Manöveraufgaben sollten gleichmäßig (50/50) verteilt werden.

Aufgaben des Prüfers am Startplatz:

- Prüfung und Bewertung der Vorflugkontrolle und der Flugplanung (Prüfer-Gespräch)

- Starterlaubnis und Bewertung des Prüfteils Start. Starterlaubnis nur bei einwandfreien Prüfbedingungen (insbesondere die Wetterverhältnisse müssen dem Ausbildungsstand des Prüfungsteilnehmers angemessen sein)

Aufgaben des Prüfers am Landeplatz

- Bewertung des Prüfteils Flug und des Prüfteils Landeeinteilung und der Landung
- Bekanntgabe des Prüfungsergebnisses und Besprechung einzeln und ohne Publikum

Der Prüfungsteil Start, sowie die Prüfungsteile Flug und Landung werden auf **zwei Prüfungsflüge** aufgeteilt, wenn nur ein Prüfer zur Verfügung steht. Alle Prüfteile sind vom unmittelbar anwesenden Prüfer persönlich abzunehmen. Führt der Bewerber bei den Prüfungsflügen Starts oder Landungen ohne unmittelbar anwesenden Prüfer durch, der an dieser Stelle die Aufsicht führt, gilt: Ohne bestehenden Flugauftrag der ausbildenden Flugschule für das Fluggelände muss der Kandidat von einer dazu berechtigten Person (Fluglehrer, Fluglehrer-Anwärter) beaufsichtigt werden. Bei der Prüfung zur Passagierberechtigung kann der Prüfer mitfliegender Passagier sein.

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 Auswirkung auf das Flugverhalten, Spiralsturz, Versagen eines Ausrüstungsteils, drohende Kollision, Erfordernis das Rettungsgerät auszulösen, drohendes Hängetrauma, 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 von 150 m über Grund begonnen wird.
- Wenn der Prüfungsteilnehmer ein Flugmanöver im Prüfteil Flug wiederholen soll.

Anweisungen oder Anleitungen des Prüfers über Funk an die Prüfungsteilnehmer zum Flugweg, zur Positionierung bei den Manövern, zur Windsituation (außer bei Gefahr) zur Ausführung der Manöver (außer bei Gefahr), sind nicht gestattet. Diese Entscheidungen sind Bestandteil der Prüfung und müssen von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern selbst und eigenverantwortlich getroffen werden.

2. Bewertungsrichtlinien für die praktische Prüfung

Die Bewertung erfolgt nach drei Stufen:

- **Bestanden** (Prüfungsaufgabe wurde ausreichend gut ausgeführt)
- **Wiederholung** (Prüfungsaufgabe wurde mangelhaft, aber ohne Gefährdung ausgeführt)
- **Nicht bestanden** (Prüfungsaufgabe wurde ungenügend oder mit Gefährdung ausgeführt)

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

Ein Prüfteil beinhaltet mehrere Prüfungsaufgaben. Für die Bewertung gilt:

- Wird eine Prüfungsaufgabe in einem Prüfteil mit „nicht bestanden“ bewertet, gilt der Prüfteil und die gesamte Prüfung als nicht bestanden und muss vollständig, mit allen Prüfteilen, neu abgelegt werden.
- Wird eine Prüfungsaufgabe in einem Prüfteil mit "Wiederholung" bewertet, kann dieser Prüfteil einmal wiederholt werden.

- Erhält der Prüfungsteilnehmer in einem Prüfteil bei mehr als einer Prüfungsaufgabe die Bewertung "Wiederholung", so gilt dieser Prüfteil und die gesamte Prüfung als „nicht bestanden“ und muss vollständig, mit allen Prüfteilen, neu abgelegt werden.
- Bei Wiederholung einer Prüfungsaufgabe muss der gesamte Prüfteil wiederholt und bewertet werden. Davon abweichend kann im Flugteil nur eine einzelne Prüfungsaufgabe wiederholt und bewertet werden.
- Die Prüfung ist bestanden, wenn der Bewerber in allen Prüfungsaufgaben - gegebenenfalls nach der Wiederholung - die Bewertung "bestanden" erhalten hat.
- Eine nicht bestandene praktische Prüfung kann frühestens am Folgetag wiederholt werden (§ 128 LuftPersV).

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 den Prüfteil Start einmal wiederholen, der wiederum vollständig zu bewerten ist.
- Erhält ein Prüfungsteilnehmer für ein Flugmanöver im Prüfteil Flug die Bewertung "Wiederholung", so kann er dieses Manöver einmal wiederholen. Der Prüfteil Landeeinteilung und Landung muss dann nicht nochmal neu bewertet werden, wenn dieser beim Flug vorher mit bestanden bewertet wurde.
- 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.
  Sollten die Umstände die Wiederholung beim selben Prüfungstermin nicht zulassen, erhält der Prüfungsteilnehmer vom Prüfer eine entsprechende Bestätigung zur Vorlage bei einem späteren Prüfungstermin.

	Startteil				Flugteil				Landeteil				
Flugplanung	Vorflugkontrolle	Aufziehen, Stabilisieren	Kontrolle und Startentscheidung	Beschleunigen - Abheben - Abflug	Leitlinienacht < 30 s	Ohrenanlegen, Beschl., 90° Kurve	Gehalt. Einklapper, Stabilisierung	Flug gemäß Planung Luftraumbeobachtung	Landeeinteilung	Landung	Luftraumbeobachtung	Bestanden/ Nicht bestanden	**Wiederholung möglich?**
B	B	W	B	B	B	W	B	B	B	W	B		Ja, bei maximal 1 W pro Prüfteil
B	B	W	B	B	B	W	B	W	B	B	B		Nein, bei mehr als 1 W pro Prüfteil, nicht bestanden

Ausführung der Prüfungsaufgaben

Der Prüfer muss den sicheren Eindruck gewinnen, dass die Teilnehmenden ihr Fluggerät und die Flugaufgaben bei normalen Bedingungen so beherrschen, dass sie weder sich noch Dritte gefährden.

Jede Prüfungsaufgabe von Start bis einschließlich Landung ist vom Piloten "flüssig und geübt" zu absolvieren. Fehlen diese Merkmale bei einer Aufgabe, so erhält dieser Prüfteil die Bewertung "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Ausprägung. Die Bewertung "bestanden" ist also nicht bereits dann zu vergeben, wenn ein Prüfteil lediglich vorhanden war.

Beispiele, die auf eine unzureichende Beherrschung des Gleitschirms oder der Flugaufgaben hinweisen:

- Wenn die Steuerbewegungen der Prüfungsaufgabe nicht angemessen sind. Das gilt für zu schwache, zögerliche Steuerung ebenso wie für zu starke, aggressive Steuerbewegungen.
- Wenn beim Kurvenflug keine oder ungenügende Gewichtsverlagerung erkennbar ist.
- Wenn der Pilot beim Kurvenflug erkennbare Schwierigkeiten hat, die Schräglage angemessen zu dosieren.
- Wenn der Pilot den Gleitschirm im Normalflug nicht stabil halten kann, also nicht kontrollierte Roll- oder Nickbewegungen oder Aufschaukeln erkennbar ist.
- Wenn der Pilot auf besondere Situationen, wie Windabdrift, Windrichtungsänderung, Auf- oder Abwinde, Annäherung an ein Hindernis oder andere Fluggeräte, nicht, fehlerhaft oder unangemessen verzögert reagiert.
- Wenn der Pilot sich deutlich außerhalb des für den Prüfungsflug geeigneten Korridors bewegt, sich bei Höhen und Entfernungen verschätzt, zeigt dies eine mangelhaft ausgeprägte Orientierung im Raum

Eine Behinderung oder Gefährdung Dritter liegt bei Verstößen gegen Ausweichregeln grundsätzlich vor und führt zur Bewertung „nicht bestanden“. Das Nicht-Beachten des Gebots zum Einhalten ausreichender Sicherheitsabstände zu anderen Fluggeräten und der Pflicht, vor dem Einleiten einer Kurve den geplanten Flugweg auf mögliche Kollisionsgefahr zu checken (Schulterblick) ist mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Gefährdung, zu bewerten.

Kritisch ungenügender Ausbildungsstand
Stellt der Prüfer einen sicherheits-kritisch schlechten Ausbildungsstand mit stark ungenügenden fliegerischen Skills oder nicht tolerierbarem Verhalten als Luftfahrer (Airmanship) fest, ist dies im Prüfprotokoll, das dem DHV übermittelt wird, zu vermerken.

3. Prüfungsinhalte
3.1. Prüfteil Start, Prüfungsaufgaben

Flugplanung (A und Passagier)
In einem Gespräch mit dem Prüfer wird geprüft:
- Beurteilung der augenblicklichen Wind-, Wetter- und Luftraumsituation
- Hindernisse und Gefahrenstellen
- Not- und Außenlandeplätze
- Beschreibung der geplanten Flugroute einschließlich Position der Flugmanöver und der Abbau-Box
- Erläuterung des Pilotenverhaltens bei einer beispielhaft ausgewählten Gefahrensituation (z.B. Leinenknoten)

Flugplanung (für Passagier zusätzlich)
Geprüft werden:
- Einweisung des Passagiers
- Umgang mit dem Passagier

Vorflugkontrolle (A und Passagier)
Geprüft werden:
- Startcheck (5-Punkte-Check)

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 (visuelle Kontrolle, Kontroll-Spüren über Bremsen, Tragegurte, Symmetrie), 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 laufbereit, ausreichend lange Laufbereitschaft
- Abflug kontrolliert und gerade

3.2. Prüfteil Flug, Flugmanöver

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.

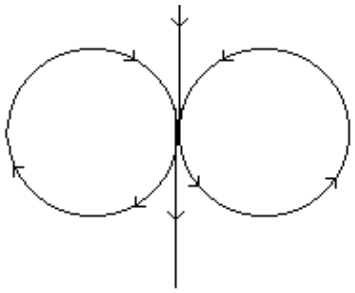


Abbildung 1: Leitlinien-Acht
Dieses Manöver ist so zu planen, dass es in einer Höhe von 150 m über Grund beendet ist.
Geprüft werden:

- Manöverposition und Sicherheitshöhe
- Luftraumcheck vor Einleitung und während des Manövers
- Die Vollständigkeit des gesamten Manövers innerhalb der vorgegebenen Zeit (-30 Sek.)
- 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)
Dieses Manöver ist so zu planen, dass es in einer Höhe von 150 m über Grund beendet ist.
Geprüft werden:

- Manöverposition und Sicherheitshöhe
- Luftraumcheck vor Einleitung und während des Manövers
- die Einleitphase
- die Wahl der richtigen Beschleunigung
- die pendelfreie 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)
Dieses Manöver ist so zu planen, dass es in einer Höhe von 150 m über Grund beendet ist.
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 Landeeinteilung und Landung, Prüfungsaufgaben Landeeinteilung (A und Passagier)
Geprüft werden:

bei geringem Wind	**bei Starkwind**
Luftraumcheck während der gesamten Ausführung	
Anfliegen der Position aus der Anflug-Box	an der Position Anfliegen gegen den Wind
Gegenanflug	evtl. Höhenabbau durch seitliches Hin-und Her-Driften
Queranflug	Queranflug
gerader Endanflug	gerader Endanflug
Landung im markierten Bereich	Landung im markierten Bereich

Landefeld A-Lizenz und Passagier: 60m x 60m

Landung (A und Passagier)
(Der Landeort wird hier nicht berücksichtigt)
Geprüft werden:

- Stabilisierter, gerader Endanflug
- Geschwindigkeit zwischen bestem Gleiten und geringstem Sinken (obere/unter Beschleuniger-Rolle)
- Rechtzeitiges Aufrichten
- Abfangen und Ausgleiten in richtiger Höhe
- Den Verhältnissen angepasstes Durchbremsen in richtiger Höhe
- Sturzfreie Landung
- Kontrolliertes Ablegen des Gerätes

Fliegen nach Flugplanung/Luftraumkontrolle
Bei den Prüfteilen Flug sowie Landeeinteilung und Landung.
Geprüft werden:

- Aktive Kontrolle des Flugweges
- Korrektes Anfliegen der Manöverposition, bzw. Anflug-Box gemäß Flugplanung
- Einhalten der Sicherheitshöhe bei Manövern
- Aktive Luftraumkontrolle während des gesamten Fluges
- Luftraumcheck vor Einleitung und während der Manöver
- Einhalten der Ausweichregeln

4. Bewertung der Prüfungsaufgaben
4.1. Prüfteil Start

Flugplanung (A und Passagier)
Zu bewerten ist:
- Fehlerhafte Beurteilung/Kenntnisse des Windes und der Wetterlage, des Verhaltens in einer Gefahrensituation, der Hindernisse und Gefahrenstellen, der Not- und Außenlandeplätze, der geplanten Flugroute einschließlich Position der Flugfiguren und der Abbau-Box mit "Wiederholung" 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:
- Fehlender Startcheck mit „nicht bestanden“, 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 „Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad.
- Mangelhafte Stabilisierung des Schirms mit "Wiederholung" oder „nicht bestanden“ je nach Gefährdungsgrad.

Kontrolle und Startentscheidung (A und Passagier)
- Start ohne Kontrollphase mit "nicht bestanden" (visuelle Kontrolle der Kappe, Kontroll-Spüren über Bremsen, Tragegurte, Symmetrie).
- Fehlende, oder ungenügende visuelle Kontrolle während der Kontrollphase mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Situation und Gefährdungsgrad. Anmerkung*
- Fehlende Korrektur, wenn diese erforderlich gewesen wäre, mit "Wiederholung" bis "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad.
- Entscheidung zum Startabbruch ohne Notwendigkeit wird nicht bewertet.
- Entscheidung zum Start bei Erfordernis eines Startabbruchs mit „nicht bestanden“.

**Die Ausführung der visuellen Kontrolle der Kappe in der Kontrollphase hängt stark von den Wind- und/oder Geländebedingungen ab. Bei guten Bedingungen kann eine ausgiebigere Blickkontrolle erwartet werden, bei schwierigen Bedingungen nur ein kurzer Kontrollblick zur Kappe. Der Kandidat hat dem Prüfer zu zeigen, dass er mit dem grundlegenden Bewegungsablauf der visuellen Kontrolle in der Kontrollphase vertraut ist.*

Beschleunigen, Abheben und Abflug (A und Passagier)
- Fehler im Startlauf, die das Abheben oder den Abflug negativ beeinträchtigen mit "bestanden" bis "nicht bestanden", je nach Situation und Gefährdungsgrad (Tippelschritte, Rausbremsen, ungünstige Körperhaltung, fehlerhaftes Betätigen der Steuerleinen).
- Start mit deutlicher Abweichung von der Startrichtung mit "Wiederholung", bei Gefährdung mit "nicht bestanden".
- Reinsetzen beim Abheben mit "Wiederholung".

- Zu frühes Reinsetzen mit Bodenannäherung (Durchsacken) mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad.
- Pilot hebt vor dem Passagier ab mit "bestanden" bis "nicht bestanden", je nach Situation und Gefährdungsgrad (Passagier).
- Starkes Pendeln nach Abheben mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden".
- Kontakt mit Hindernissen mit "nicht bestanden".
- Fehlstart mit "nicht bestanden".
- Start mit Leinenknoten oder Fremdkörper in den Leinen mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden"
- Loslassen einer Steuerleine unterhalb von ca. 50 m Bodenabstand mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden".

4.2. Prüfteil Flug

Obligatorisches Flugmanöver Leitlinienacht (A und Passagier)

Zu bewerten ist:

- Fehlende oder mangelhafte Schräglagen-Kontrolle mit „Wiederholung", bei Gefährdung mit "nicht bestanden".
- Stark verzögerter Kurvenwechsel mit "Wiederholung".
- Starkes Aufstellen der Kappe vor dem Kurvenwechsel mit "nicht bestanden".
- Zeitüberschreitung mit " Wiederholung".
- Kurvenwechsel oder Ausleitung nicht auf der Achse (+/- ca. 15°) mit "Wiederholung"
- Strömungsabriss mit "nicht bestanden".
- Einklappen 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:

- Manöverausführung ohne oder mit fehlerhafter Benutzung des Beschleunigers mit „Wiederholung“.
- Einleitung des Manövers mit falschen Leinen mit „nicht bestanden“.
- Frontklapper bei der Einleitung mit „nicht bestanden“.
- 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“ (mit anderem Gleitschirm).
- Eingreifen des Prüfers über Funk bei Pilotenfehler aus Sicherheitsgründen erforderlich mit „nicht bestanden“.

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

Zu bewerten ist:

- 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“ oder „nicht bestanden“ ja nach Gefährdung.
- 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:

- Höhenabbau an falscher/ungünstiger Position (außerhalb der Abbau-Box) mit „Wiederholung“.
- Das Fehlen der Landeeinteilung mit "nicht bestanden".
- Das Fehlen eines Teils der Landeeinteilung mit „bestanden“, oder „Wiederholung“ je nach Situation.
- Ausweiten oder Verkürzen des gesamten Landeanfluges mit Landung im 60x60 m Landefeld mit „bestanden“.
- Doppelter Queranflug wegen Fehleinschätzung mit „Wiederholung“, oder „nicht bestanden“ je nach Situation und Gefährdungsgrad.
- Doppelter Queranflug wegen meteorologischen Einflusses (Thermik) mit „bestanden“, „Wiederholung“ oder „nicht bestanden“ je nach Situation und Gefährdungsgrad.
- S-Kurven im Endanflug mit „nicht bestanden“ (Abbildung 2).
- Falsche Beurteilung einer eindeutigen Windsituation mit "Wiederholung".
- Eine sinnvolle Anpassung oder Variation der Landeeinteilung bei erkannter Abweichung als "bestanden".
- Führt ein einwandfrei geflogener Endanflug bis ca. 20 Meter über das 60x60 m Landefeld hinaus und erfolgt eine sichere und kontrollierte Landung, ist dies mit "Wiederholung" zu bewerten.
- Ist eine Landung außerhalb des 60x60 m Landefeld auf Flugfehler im Endanflug zurückzuführen, wird mit „Wiederholung“ oder „nicht bestanden“, je nach Situation und Gefährdungsgrad bewertet.
- Eine Sicherheits-Außenlandung wegen externer Einflüsse (Thermik, Traffic, Hindernisse) wird nicht bewertet, unabhängig von der Entfernung zum markierten Landefeld.

Landung (A und Passagier)

Zu bewerten ist:

- Instabiler Endanflug (Pendeln, Nicken, Rollen, instabile Körperhaltung) mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad.
- Falsche Wahl der Anflug-Geschwindigkeit mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad.
- Steuertechnik fehlerhaft (nur Innenbremse, keine Gewichtsverlagerung, mangelhafte Schräglagen-Kontrolle, zu starkes Anbremsen, stark fehlerhafte Armhaltung) mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden", je nach Gefährdungsgrad und Häufigkeit.
- Zu spätes oder kein Aufrichten (Bodenabstand weniger als 5 m) mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad.
- Falsche Landetechnik (Sackfluglandung, Landung aus einer Nickbewegung**,** Landetechnik ohne Abfangen oder mangelhaftes Durchbremsen) mit „Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad.
- Sturz des Piloten mit "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad.
- Passagier hat vor dem Piloten Bodenkontakt mit „bestanden“, "Wiederholung" oder "nicht bestanden" je nach Gefährdungsgrad.
- Aufprall der Eintrittskante mit "Wiederholung".
- Extreme Flugmanövern in Bodennähe (z. B. Strömungsabriss, Steilkurven), Gefährdung Dritter oder Verletzung des Piloten mit "nicht bestanden".

Bei meteorologischer Störung oder Behinderung zählt der Prüfteil Landeeinteilung 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).

4.4. Fliegen nach Flugplanung/Luftraumkontrolle

Bei den Prüfteilen Flug und Landeeinteilung und Landung. Zu bewerten ist
(Prüfteil Flug):

- Keine aktive Kontrolle des Flugweges (z.B. bezüglich Vorhaltewinkel, Windversatz, Annäherung an Hindernisse, Verlust des Überblicks) mit „Wiederholung“.
- Keine oder ungenügende Luftraumkontrolle während des Fluges oder vor Einleitung und während der Manöver ohne Gefährdung mit „Wiederholung“.
- Keine oder ungenügende Luftraumkontrolle während des Fluges oder vor Einleitung und während der Manöver mit Gefährdung mit „nicht bestanden“.
- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe ohne Gefährdung mit „Wiederholung“.
- Falsche Manöverposition oder zu geringe Sicherheitshöhe mit Gefährdung mit „nicht bestanden“.
- Falsches Anfliegen der Anflug-Box mit „Wiederholung“.
- Nicht-Beachtung der Ausweichregeln mit „nicht bestanden“.

Prüfteil Landeeinteilung und Landung

- Keine oder ungenügende Luftraumkontrolle während der Landeeinteilung mit "Wiederholung" bei Gefährdung mit „nicht bestanden“.
- Nicht-Beachtung der Ausweichregeln mit „nicht bestanden“.

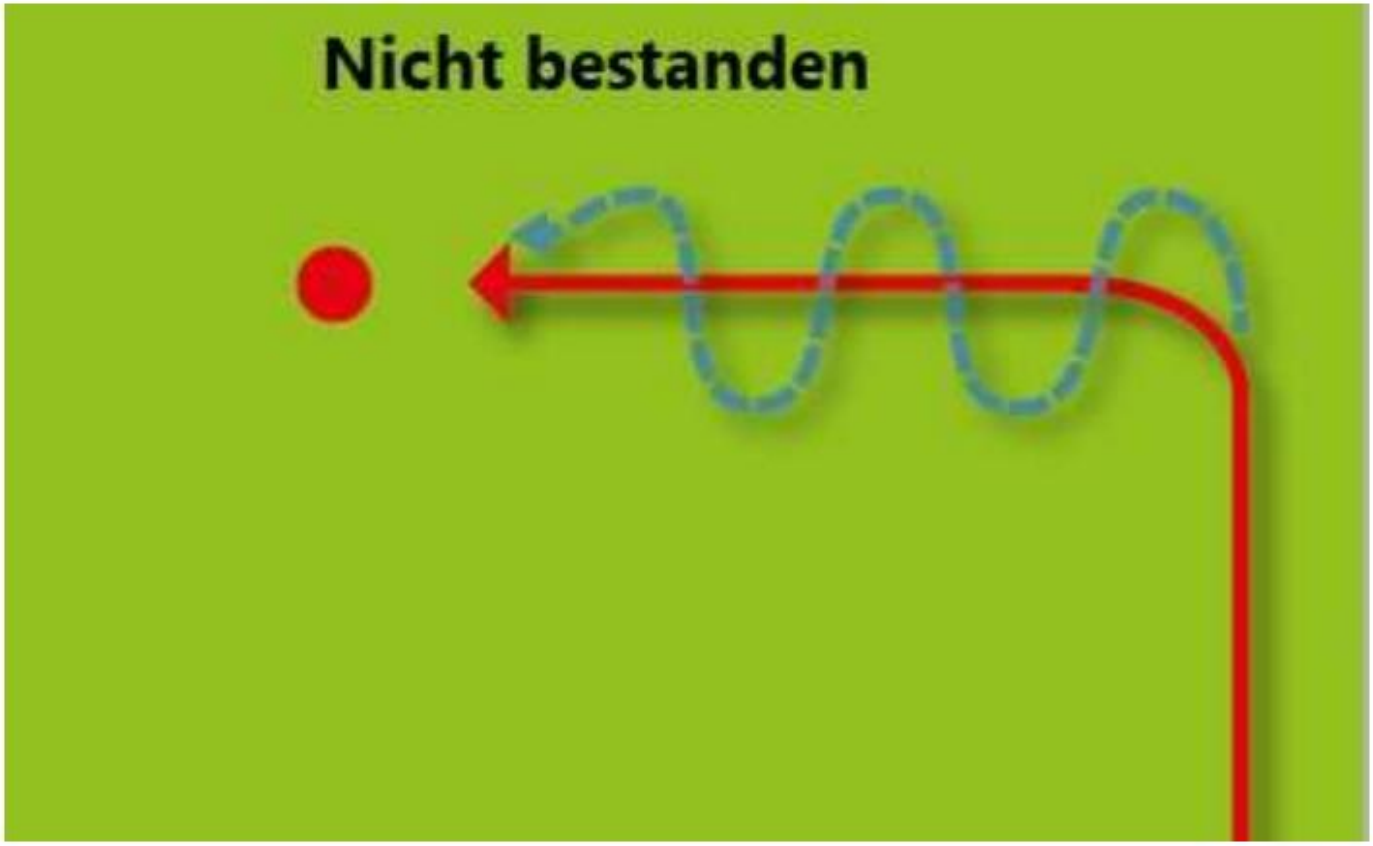
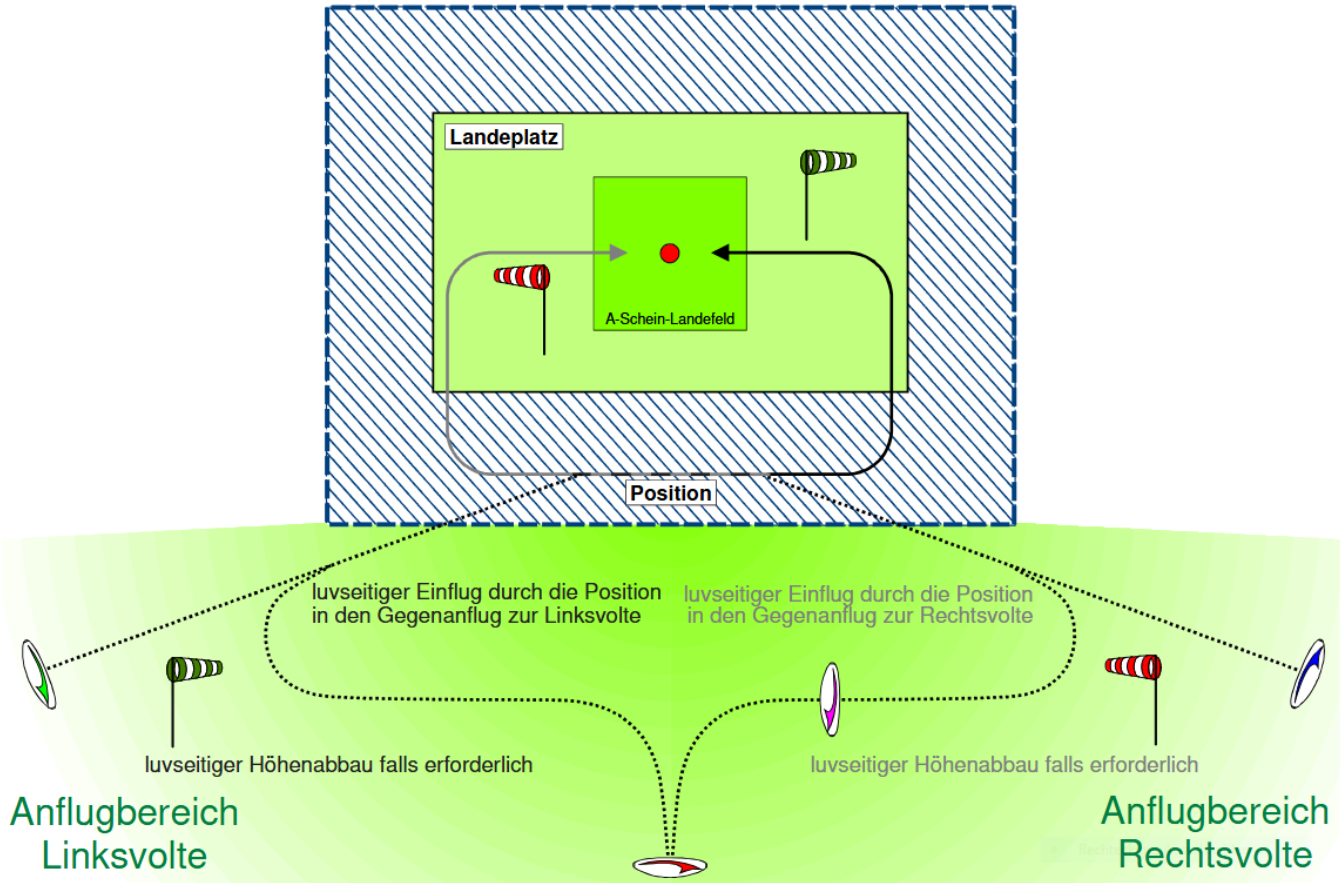


Abbildung 2

In die nähere Umgebung des Landeplatzes (hier blau schraffiert) sollten Piloten nur zum Anflug auf den Landeplatz einfliegen.



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

5.1. Start und Flug am Seil:
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 Stopp" 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".

V. Verstöße gegen die Ausbildungs- und Prüfungsordnung

1. Verstöße gegen die Ausbildungs- und Prüfungsordnung
1.1. 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.

1.2. 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

Oktober 2026