

## Grundsätzliches

### Der Prüfer hat vor dem Flug das Prüfungsprogramm in den Grundzügen mit dem Bewerber zu besprechen.

- ▶ Das in der Flugprüfung verwendete Flugzeug muss den Anforderungen für die Durchführung der Prüfung genügen. Ausrüstung mit künstlichem Horizont, Ersatz des künstlichen Horizontes durch Wendezeiger ist nicht zulässig.
- ▶ Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord.
- ▶ Der Prüfer soll sich an der Durchführung des Fluges nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung von unannehmbaren Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird.
- ▶ Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen: Führen des Luftfahrzeuges innerhalb der Betriebsgrenzen, ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen, gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luffahrer (airmanship), Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt und Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.
- ▶ Der Bewerber kann jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen.
- ▶ Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.
- ▶ Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden.
- ▶ Wenn der Bewerber mehr als einen Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur einen Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen.
- ▶ Muss die Prüfung wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Teils, einschließlich jener Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.
- ▶ Falls nicht sämtliche Prüfungsteile in zwei Versuchen bestanden werden, muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.
- ▶ Bei Nichtbestehen einzelner Punkte sind diese mit ihrer Ziffer auf dem Deckblatt des Prüfungsprotokolls unter Bemerkungen aufzuführen. Anstelle des Handzeichens ist dann ein F (Fail) einzutragen.
- ▶ Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.
- ▶ Nach einer bestandenen praktischen Prüfung dürfen bis zum Erhalt der Privatpilotenlizenz keine Flüge mit Flugauftrag erfolgen.

### Sicherheitsfestlegungen

- ▶ Vorhergesagte Boden- und Flugsicht min. 8 km, Hauptwolkenuntergrenze min. 2000 ft,
- ▶ Die im Flughandbuch angegebene, demonstrierte Seitenwindkomponente darf nicht überschritten werden
- ▶ Hörsprechgarnitur mit Eigenverständigungsanlage muss vorhanden sein
- ▶ IFR-Brille bzw. IFR-Haube muss vorhanden sein. Abdeckung mit Karte ist nicht zulässig
- ▶ Die Betätigung der Radbremsen vom Sitz des Prüfers muss möglich sein
- ▶ Der Bewerber hat dem Flugprüfer alle durchzuführenden Kontrollen und Maßnahmen laut anzusagen

### Die Anforderungen an den Gebrauch der Checkliste sowie das Verhalten als Luffahrer und Luftraumbeobachtung gelten für alle Abschnitte

- ▶ Autorisierte Checkliste (Normalverfahren/Notverfahren) der Ausbildungseinrichtung (ATO) ist zu verwenden
- ▶ Die Punkte der Notfallcheckliste müssen auswendig beherrscht werden
- ▶ Die Vorgehensweise „read and do“ bzw. „follow up“ ist zu akzeptieren
- ▶ Verwendung von Checklisten nur bei stehendem Flugzeug. Während des Rollens und im Flug alle Kontrollen auswendig durchführen



# Detaillierte Hinweise zur Abnahme von praktischen Prüfungen PPL (A) AMC 1 FCL.235

RP Darmstadt / Kassel

- Referat Luftverkehr -

Version 1.0

c	<b>Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeuges</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Der Bewerber führt die Vorflugkontrolle unter Beobachtung des Prüfers selbständig durch. Die Verantwortlichkeit für die Flugklarheit bleibt dennoch beim Prüfer.</li><li>▶ <b>Kontrollfragen</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Borddokumente (Restflugzeit bis zur nächsten Wartungskontrolle, Fälligkeit der jährlichen Überprüfung auf Lufttüchtigkeit)</li><li>- Einfluss von diversen technischen Mängeln auf die Lufttüchtigkeit</li><li>- Systemkenntnisse des verwendeten Flugzeuges</li></ul></li></ul>
d	<b>Anlassen des Triebwerks und Verfahren nach dem Anlassen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Kontrollen anhand der Checkliste vor- und nach dem Anlassen</li></ul>
e	<b>Rollen, Flugplatzverfahren und Kontrollen vor dem Start</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Bremsprobe, Instrumentenkontrolle, Rollkontrollen auswendig abwickeln</li><li>▶ Abflug- und Notfallbesprechung</li><li>▶ Kontrollen am Rollhalt anhand der Checkliste</li></ul>
f	<b>Start und Kontrollen nach dem Start</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Kontrollen nach dem Start auswendig durchführen</li></ul>
g	<b>Abflugverfahren</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Flugweg entlang der Platzrundenführung bzw. gemäß Sichtflugkarte einhalten, Lärmschutzverfahren beachten</li></ul>
h	<b>Verbindung zur Flugverkehrskontrolle – Einhalten der Flugverkehrsverfahren</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Der Sprechfunkverkehr wird bis auf den Abschnitt 2 - allgemeine Flugübungen ausschließlich vom Prüfling durchgeführt</li></ul>
<b>Abschnitt (Teil) 2 Allgemeine Flugübungen</b>	
a	<b>Verbindung zur Flugverkehrskontrolle – Einhalten der Flugverkehrsverfahren</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ In diesem Abschnitt übernimmt der FE den Sprechfunkverkehr und eine eventuell erforderliche Koordination mit der Flugsicherungsstelle (z.B. FIS)</li><li>▶ Vom FE ist sicherzustellen, dass kein unbeabsichtigter Einflug in einen restriktiven Luftraum erfolgt.</li></ul>
b	<b>Geradeaus- und Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Geschwindigkeiten oberhalb <math>V_S + 5kt</math> (z.B. 70, 80, 90 kt)</li><li>▶ Die vorgegebenen Geschwindigkeiten sind vom Bewerber ca. eine Minute zu fliegen.</li></ul>
c	<b>Steigflug</b> <ol style="list-style-type: none"><li><b>Beste Steigfluggeschwindigkeit (<math>V_x</math> bzw. <math>V_Y</math>)</b>, Geschwindigkeitsfestlegung der ATO „zur sicheren Seite“ (soweit kein grundsätzlicher Widerspruch zum Flughandbuch vorhanden), akzeptieren, z.B. Flughandbuchwert <math>V_Y</math> 78 kt, Festlegung 80 kt</li><li><b>Steigflugkurven (Querneigung max. 20°)</b></li><li><b>Übergang zum Horizontalflug</b> (erst nach Erreichen der Reisegeschwindigkeit Reiseleistung setzen)</li></ol>
d	<b>Kurven mit 30° Querneigung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Vollkreis links – Geradeausflug – Vollkreis rechts</li></ul>
e	<b>Steilkurven (mit 45° Querneigung einschließlich Erkennen und Beenden eines kritischen Flugzustandes)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Kurvenflug 1 (Vollkreis) Flughöhe mit konstanter Eingangsfahrt im zulässigen Toleranzbereich halten.</li><li>▶ Kurvenflug 2 Der Prüfer simuliert einen kritischen Kurvenfehler. Auf Kommando des Prüfers muss der Bewerber das Flugzeug wieder in eine horizontale Fluglage bringen. Gegenmaßnahmen wie: Leistung auf Leerlauf, Querneigung korrigieren, weiches Abfangen sind vom Bewerber auszuführen.</li></ul>
f	<b>Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich mit und ohne Landeklappen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Langsamflug <math>V_{SO} + 5kt</math></li><li>▶ Langsamflug <math>V_S + 5 kt</math></li></ul>





# Detaillierte Hinweise zur Abnahme von praktischen Prüfungen PPL (A) AMC 1 FCL.235

RP Darmstadt / Kassel

- Referat Luftverkehr -

Version 1.0

b	<p><b>* Simulierte Notlandung (nur einmotorige Flugzeuge)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Reiseflug min. 2000 ft GND in freiem Terrain</li><li>▶ Keine vorherige Ankündigung durch den FE</li><li>▶ Fahrt- und Fluglagekontrolle, , Fahrt für bestes Gleiten, Raumaufteilung zum ausgewählten Notlandegelände simulierte Fehlersuche (z.B. Kraftstoffversorgung, Zündmagnete, Gemischregelung, Vergaservorwärmung usw.), simulierter Notruf, Transponder simuliert 7700 einstellen.</li><li>▶ Kann mit der Übung 4d kombiniert werden</li></ul>
c	<p><b>Simulierte Sicherheitslandung</b></p> <p><i>Beispielszenario: zuneige gehender Kraftstoffvorrat. Innerhalb von 10 Minuten muss die Sicherheitslandung erfolgt sein.</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ vollständiges Verfahren außerhalb eines Flugplatzes</li><li>▶ Geländeauswahl, Inspektionsüberflug, Kurzplatzrunde</li><li>▶ versteckte Gefahren im An- und Abflugbereich</li><li>▶ Durchstarten auf Anweisung des Prüfers</li></ul>
d	<p><b>Simulierte Notfälle</b></p> <p><i>Beispielszenarien: Bremsversagen, Ausfall der Höhenrudertrimmung, Störungen an der elektrischen Anlage, Triebwerksbrand, Elektrikbrand, Ausfall von Flug- und Triebwerksinstrumenten, Störungen an der Propellerregelung, Fahrwerksprobleme, Wiederanlassverfahren des Triebwerks beim TMG mit Unterstützung des Windmühleneffektes usw.</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Diese Übungen sind verbal abzuhandeln, während ruhiger Flugphasen oder am Boden</li><li>▶ Die Übungsszenarien dürfen den Bewerber bei der Flugführung nicht beeinträchtigen</li><li>▶ Elektrische Sicherungen dürfen nicht gezogen werden</li></ul>
e	<p><b>Mündliche Prüfung</b></p> <p>Die mündliche Prüfung am Boden muss Folgendes beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Systemkenntnisse des in der Flugprüfung verwendeten Flugzeuges (Flughandbuchwissen)</li><li>▶ Betriebliche Verfahren</li></ul>
<b>Abschnitt (Teil) 6</b> Simulierter Triebwerksausfall und einschlägige, auf die Klasse oder das Muster bezogene Übungen	
Dieser Abschnitt entfällt, da nicht relevant für SEP/TMG	