



## Weisungen des Schweizerischen Hängegleiter-Verbandes (SHV)

über die

### Fähigkeitsprüfung für Gleitschirm-Piloten Doppelsitzer Stufe 1

#### 1. Allgemeines

- 1.1. Eine bestandene Fähigkeitsprüfung für Gleitschirm-Piloten Doppelsitzer Stufe 1 berechtigt zu:
  - Doppelsitzer-Flügen mit anderen Gleitschirm-Piloten;
  - Doppelsitzer-Flügen mit ausgewiesenen Gleitschirm-Schülern, unter unmittelbarer Aufsicht eines Fluglehrers mit amtlichem Ausweis für Gleitschirm-Fluglehrer und Doppelsitzer Stufe 3
- 1.2. Die Fähigkeitsprüfung zum Erwerb des amtlichen Ausweises für Gleitschirm-Piloten, Doppelsitzer Stufe 1, setzt sich aus zwei Teilprüfungen zusammen, die in folgender Reihenfolge zu absolvieren sind:
  - praktische Teilprüfung „Soloflüge“
  - praktische Teilprüfung „Doppelsitzerflüge“Die praktische Teilprüfung „Soloflüge“ entfällt, sofern der Kandidat die praktische Teilprüfung für Gleitschirm Fluglehrer erfolgreich absolviert hat (die Bestimmung von Ziffer 1.6 gilt sinngemäss).
- 1.3. Doppelsitzer-Schulungsflüge dürfen erst nach bestandener Teilprüfung «Soloflüge» absolviert werden.
- 1.4. Der SHV bestimmt die Sachverständigen, welche die Prüfung abzunehmen haben.
- 1.5. Eine nichtbestandene praktische Teilprüfung „Soloflüge“ kann frühestens nach einer erneuten Vorbereitungszeit von 2 Monaten wiederholt werden. Eine nichtbestandene praktische Teilprüfung „Doppelsitzerflüge“ kann frühestens nach einer erneuten Vorbereitungszeit von 12 Tagen wiederholt werden.
- 1.6. Die gesamte Fähigkeitsprüfung muss innerhalb von 36 Monaten nach Bestehen der ersten Teilprüfung abgeschlossen sein. Liegen zwischen dem Bestehen der ersten Teilprüfung und dem Termin der zweiten Teilprüfung mehr als 36 Monate, muss die erste Teilprüfung vorgängig wiederholt und bestanden werden.
- 1.7. Der amtliche Ausweis für Gleitschirm-Piloten, Doppelsitzer Stufe 1 wird dem Kandidaten spätestens 30 Tage nach bestandener Fähigkeitsprüfung zugestellt.
- 1.8. Wer die Fähigkeitsprüfung bestanden hat, erhält eine auf 30 Tage befristete Erlaubnis, die ihn berechtigt, die betreffende ausweispflichtige Tätigkeit auszuüben.
- 1.9. Bei Trägern eines ausländischen Ausweises entscheidet der SHV im Einzelfall über den gegebenenfalls reduzierten Umfang der Fähigkeitsprüfung und stellt dem Kandidaten einen entsprechenden schriftlichen Nachweis aus. Der Kandidat muss diesen Nachweis dem Sachverständigen vorweisen.
- 1.10. Die Kandidaten müssen sich an Prüfungen mit einem amtlichen Ausweis mit Foto identifizieren können.
- 1.11. Die Sachverständigen sind im Rahmen der Prüfungen weisungsberechtigt. Ihren Anweisungen ist Folge zu leisten. Zuwiderhandelnde werden von der Prüfung ausgeschlossen.
- 1.12. Geben gesundheitliche Gründe des Kandidaten Anlass für die Befürchtung einer erheblichen Wahrscheinlichkeit der Gefährdung von Passagieren oder Dritten, so kann der Kandidat aufgefordert werden, eine Stellungnahme oder ein ärztliches Attest einzureichen, welches auf die konkrete Befürchtung Bezug nimmt. Danach kann der SHV weitere Abklärungen treffen sowie den Kandidaten

auffordern, weitere Unterlagen einzureichen. Vor dem abschliessenden Entscheid sind neue Unterlagen und Erkenntnisse dem betroffenen Kandidaten nochmals zur Stellungnahme zu unterbreiten. Ein Ausschluss erfolgt mittels Nichtzulassung zu Kursen oder Prüfungen resp. der Verweigerung der Lizenzerteilung. Ein definitiver Ausschluss erfolgt begründet mittels anfechtbarer Verfügung. In der Zeit des Verfahrens ist eine Teilnahme des Kandidaten an Kursen und Prüfungen zulässig, bei welchen eine Gefährdung von Passagieren oder Gästen ausgeschlossen werden kann (bspw. Theoriekurse und – Prüfungen).

## 2. Anmeldung

- 2.1. Die Kandidaten informieren sich über Prüfungsort, -datum und -zeit anhand des vom SHV herausgegebenen Prüfungskalenders.
- 2.2. Die Anmeldung zur praktischen Teilprüfung „Soloflüge“ muss mindestens 14 Tage und zur praktischen Teilprüfung „Doppelsitzerflüge“ mindestens 7 Tage vor dem jeweiligen Prüfungstermin schriftlich im Sekretariat des SHV vorliegen.
- 2.3. Die Anmeldung zur praktischen Teilprüfung „Doppelsitzerflüge“ ist nur zulässig, wenn die praktische Teilprüfung „Soloflüge“ bereits bestanden wurde. Die Zulassungsvoraussetzungen zur Teilprüfung „Soloflüge“ gemäss nachstehender Ziffer 4.1 müssen zum Zeitpunkt der Anmeldung, jener zur Teilprüfung „Doppelsitzerflüge“ gemäss nachstehender Ziffer 5.1 zum Zeitpunkt der Teilprüfung erfüllt und die dazugehörigen Unterlagen vorhanden sein.
- 2.4. Die Kandidaten erhalten nach ihrer Anmeldung eine schriftliche Bestätigung.
- 2.5. An der praktischen Teilprüfung „Soloflüge“ können höchstens 20, an der praktischen Teilprüfung „Doppelsitzerflüge“ höchstens 25 Kandidaten teilnehmen. Die Kandidaten werden in der Reihenfolge ihrer Anmeldung berücksichtigt.

## 3. Gebühren

- 3.1. Der Kandidat entrichtet die Gebühren gemäss der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL, SR 748.112.11) und dem SHV-Gebührenreglement auf das vom SHV speziell bezeichnete Bank-Konto.

## 4. Praktische Teilprüfung „Soloflüge“

- 4.1. Zur Teilprüfung werden nur Kandidaten zugelassen, welche
  - seit mindestens zwei Jahren Inhaber des amtlichen Ausweises für Gleitschirm-Piloten sind,
  - nach Erteilung des amtlichen Ausweises für Gleitschirm-Piloten,
    - mindestens 200 Höhenflüge,
    - einen im XContest dokumentierten Streckenflug (nach Sportreglement des SHV) von mindestens 50 km Distanz,
    - das erfolgreiche Absolvieren eines vom SHV anerkannten Sicherheitstrainings, welches nicht älter als 3 Jahre ist, nachweisen können.
  - dem zuständigen Sachverständigen die vorgeschriebenen Ausweise sowie den Versicherungsnachweis über den Abschluss der obligatorischen Dritthaftpflichtversicherung vorweisen können,
  - mit ihrer Unterschrift auf dem Prüfungskontrollblatt bestätigen, dass sie
    - die vorliegenden Weisungen zur Kenntnis genommen haben und
    - sich als prüfungsfähig erachten.
- 4.2. Die mitzubringende Flugausrüstung des Kandidaten umfasst: Rettungsschirm, geeigneter Schutzhelm, gutes Schuhwerk und ein vom SHV als typengeprüft anerkannter Gleitschirm mit einer Flügelstreckung (ausgelegt) von mindestens 5.0, der vom Piloten innerhalb des erlaubten Gewichtsbereiches geflogen wird.
- 4.3. Während der Teilprüfung ist am Start- und Landeplatz mindestens je ein Sachverständiger anwesend.

- 
- 4.4.** Die Teilprüfung wird auf einem Fluggelände durchgeführt, dessen Höhenunterschied zwischen Start- und Landeplatz eine einwandfreie Durchführung des vorgeschriebenen Flugprogramms mit dafür geeigneten Gleitschirmen erlaubt. Die Ziellandekreise sind deutlich zu markieren und mit einem gut sichtbaren Windsack zu versehen.
- 4.5.** Der definitive Durchführungsort für die Teilprüfung wird durch die Sachverständigen spätestens am Prüfungstag festgelegt. Je nach Wetterverhältnissen kann der Prüfungsort auch während der laufenden Teilprüfung verschoben werden. Sollte die gesamte Teilprüfung nicht in der vorgesehenen Zeit absolviert werden können, weil die Sachverständigen die Prüfung abbrechen, hat der Kandidat die Möglichkeit, die Teilprüfung anlässlich eines nächsten Prüfungstermins fortzusetzen. Das Beenden einer abgebrochenen Prüfung bedarf einer Neuanmeldung beim Sekretariat des SHV.
- 4.6.** Die Wetter-, Gelände- und Flugbedingungen müssen eine einwandfreie Beurteilung des fliegerischen Könnens des Kandidaten zulassen. Mit seinem Start akzeptiert der Kandidat das Prüfungsgelände, die Prüfungsbedingungen, sowie die Sachverständigen.
- 4.7.** Die Teilprüfung umfasst 7 Aufträge mit je mehreren Aufgaben. Während der gesamten Teilprüfung darf nur der mitgebrachte Gleitschirm benutzt werden. Bei technischen Defekten, welche die Flugsicherheit beeinträchtigen, darf die Teilprüfung mit einem typengleichen Gleitschirm weitergeführt werden. Der Sachverständige muss dabei vorgängig orientiert werden.

**4.7.1. Auftrag I:**

- a) Flug- und Startvorbereitungen: Die Flugvorbereitung umfasst die Überlegungen des Kandidaten über Startzone, Flugweg, Landegebiet, Wetterverhältnisse, Luftraum und Vorschriften. Die Startvorbereitung umfasst das zweckmässige Auslegen des Gleitschirms und den 5 Punkte-Check gemäss Ausbildungsreglement des SHV.
- b) Start: Aufziehen des Schirms, dann visuelle Kontrolle und entsprechende Korrekturen, dann Beschleunigen und Abheben entsprechend den Wind- und Geländebedingungen. Während der Beschleunigungsphase muss sich der Schirm ohne nennenswertes Nicken oder Rollen und in geöffnetem Zustand, kontrolliert über dem Piloten befinden.
- c) Flugprogramm: 2 Kreise rechtsdrehend ohne Unterbruch mit Ein- und Ausleiten auf einer vorgegebenen Achse in maximal 15 Sekunden. Das Flugprogramm muss über einem vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Beobachtungsgebiet und in einer festgelegten Ausgangshöhe geflogen werden.
- d) Landeanflug: Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunktes in dem vom Sachverständigen vorgegebenen Sektor, wo der Abbau überschüssiger Höhe in der vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Voltendrehrichtung zu erfolgen hat. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve, schliesslich der Endanflug. Der Queranflug kann bei mangelnder Höhe entfallen oder bei überschüssiger Höhe durch Kurven von max. 200° wiederholt werden. Im Endanflug können S-Kurven geflogen werden, die maximal 90° von der Endanflugachse abweichen, wobei die letzten 5 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen müssen.
- e) Landung: Die Landung erfolgt gegen die Windrichtung und einwandfrei gestanden in einem markierten Kreis von 15 m Durchmesser. Der Kandidat darf den Boden vor der Landung ausserhalb dieses Kreises nicht berühren. Der Kandidat darf den Boden bei der Landung mit keinem anderen Körperteil ausser mit den Füüssen berühren. Die Landung gilt erst als beendet, wenn der Schirm in entleertem Zustand am Boden liegt.

**4.7.2. Auftrag II:**

- a) Flug- und Startvorbereitungen: Die Flugvorbereitung umfasst die Überlegungen des Kandidaten über Startzone, Flugweg, Landegebiet, Wetterverhältnisse, Luftraum und Vorschriften. Die Startvorbereitung umfasst das zweckmässige Auslegen des Gleitschirms und den 5-Punkte-Check gemäss Ausbildungsreglement des SHV.
- b) Start: Aufziehen des Schirms, dann visuelle Kontrolle und entsprechende Korrekturen, dann Beschleunigen und Abheben entsprechend den Wind- und Geländebedingungen. Während der Beschleunigungsphase muss sich der Schirm ohne nennenswertes Nicken oder Rollen und in geöffnetem Zustand, kontrolliert über dem Piloten befinden.
- c) Flugprogramm: Ein Kreis linksdrehend, anschliessend ein Kreis rechtsdrehend, ohne Unterbruch mit Ein- und Ausleiten auf einer vorgegebenen Achse in maximal 20 Sekunden. Das Flugprogramm

muss über einem vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Beobachtungsgebiet und in einer festgelegten Ausgangshöhe geflogen werden.

- d) Landeanflug: Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunkts in dem vom Sachverständigen vorgegebenen Sektor, wo der Abbau überschüssiger Höhe in der vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Voltendrehrichtung zu erfolgen hat. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve, schliesslich der Endanflug. Der Queranflug kann bei mangelnder Höhe entfallen oder bei überschüssiger Höhe durch Kurven von max. 200° wiederholt werden. Im Endanflug können S-Kurven geflogen werden, die maximal 90° von der Endanflugachse abweichen, wobei die letzten 5 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen müssen.
- e) Landung: Die Landung erfolgt gegen die Windrichtung und einwandfrei gestanden in einem markierten Kreis von 15 m Durchmesser. Der Kandidat darf den Boden vor der Landung ausserhalb dieses Kreises nicht berühren. Der Kandidat darf den Boden bei der Landung mit keinem anderen Körperteil ausser mit den Füßen berühren. Die Landung gilt erst als beendet, wenn der Schirm in entleertem Zustand am Boden liegt.

#### **4.7.3. Auftrag III:**

- a) Flug- und Startvorbereitungen: Die Flugvorbereitung umfasst die Überlegungen des Kandidaten über Startzone, Flugweg, Landegebiet, Wetterverhältnisse, Luftraum und Vorschriften. Die Startvorbereitung umfasst das zweckmässige Auslegen des Gleitschirms und den 5-Punkte-Check gemäss Ausbildungsreglement des SHV.
- b) Start: Aufziehen des Schirms, dann visuelle Kontrolle und entsprechende Korrekturen, dann Beschleunigen und Abheben entsprechend den Wind- und Geländeverhältnissen. Während der Beschleunigungsphase muss sich der Schirm ohne nennenswertes Nicken oder Rollen und in geöffnetem Zustand, kontrolliert über dem Piloten befinden.
- c) Flugprogramm: Auf einer vorgegebenen Achse mind. 50% der Eintrittskante links oder rechts - in einem 45°Winkel zur Eintrittskante - einklappen, auf der Ausgangsachse stabilisieren, mit eingeklappter Kalotte eine 180°- Kurve zur offenen Schirmseite fliegen, auf der Achse 3 sec stabilisieren, mit eingeklappter Kalotte eine weitere 180°- Kurve zur offenen Schirmseite fliegen und auf der Ausgangsachse wieder öffnen in maximal 35 Sekunden. Das Flugprogramm muss über einem vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Beobachtungsgebiet und in einer festgelegten Ausgangshöhe geflogen werden.
- d) Landeanflug: Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunkts in dem vom Sachverständigen vorgegebenen Sektor, wo der Abbau überschüssiger Höhe in der vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Voltendrehrichtung zu erfolgen hat. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve, schliesslich der Endanflug. Der Queranflug kann bei mangelnder Höhe entfallen oder bei überschüssiger Höhe durch Kurven von max. 200° wiederholt werden. Im Endanflug können S-Kurven geflogen werden, die maximal 90° von der Endanflugachse abweichen, wobei die letzten 5 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen müssen. Während des Gegen-, Quer- und Endanflugs ist mittels der hinteren Gurten zu steuern.
- e) Landung: Die Landung erfolgt, gesteuert mittels der hinteren Gurten, gegen die Windrichtung und einwandfrei gestanden in einem markierten Kreis von 50 m Durchmesser. Der Kandidat darf den Boden vor der Landung ausserhalb dieses Kreises nicht berühren. Der Kandidat darf den Boden bei der Landung mit keinem anderen Körperteil ausser mit den Füßen berühren. Die Landung gilt erst als beendet, wenn der Schirm in entleertem Zustand am Boden liegt.

#### **4.7.4. Auftrag IV:**

- a) Flug- und Startvorbereitungen: Die Flugvorbereitung umfasst die Überlegungen des Kandidaten über Startzone, Flugweg, Landegebiet, Wetterverhältnisse, Luftraum und Vorschriften. Die Startvorbereitung umfasst das zweckmässige Auslegen des Gleitschirms und den 5-Punkte-Check gemäss Ausbildungsreglement des SHV.
- b) Start: Aufziehen des Schirms, dann visuelle Kontrolle und entsprechende Korrekturen, dann Beschleunigen und Abheben entsprechend den Wind- und Geländeverhältnissen. Während der Beschleunigungsphase muss sich der Schirm ohne nennenswertes Nicken oder Rollen und in geöffnetem Zustand, kontrolliert über dem Piloten befinden.
- c) Flugprogramm: Kein Flugprogramm.

- d) Landeanflug: Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunkts in dem vom Sachverständigen vorgegebenen Sektor, wo der Abbau überschüssiger Höhe in der vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Voltendrehrichtung zu erfolgen hat. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve, schliesslich der Endanflug. Der Queranflug kann bei mangelnder Höhe entfallen oder bei überschüssiger Höhe durch Kurven von max. 200° wiederholt werden. Im Endanflug können S-Kurven geflogen werden, die maximal 90° von der Endanflugachse abweichen, wobei die letzten 5 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen müssen.
- e) Landung: Die Landung erfolgt an einem Hang mit 15 bis 30 Grad Neigung einwandfrei gestanden in einem markierten Kreis von 30 m Durchmesser. Der Kandidat darf den Boden vor der Landung ausserhalb dieses Kreises nicht berühren. Der Kandidat darf den Boden bei der Landung mit keinem anderen Körperteil ausser mit den Füessen berühren. Die Landung gilt erst als beendet, wenn der Schirm in entleertem Zustand am Boden liegt.

#### **4.7.5. Auftrag V:**

- a) Flug- und Startvorbereitungen: Die Flugvorbereitung umfasst die Überlegungen des Kandidaten über Startzone, Flugweg, Landegebiet, Wetterverhältnisse, Luftraum und Vorschriften. Die Startvorbereitung umfasst das zweckmässige Auslegen des Gleitschirms und den 5-Punkte-Check gemäss Ausbildungsreglement des SHV.
- b) Start: Aufziehen des Schirms, dann visuelle Kontrolle und entsprechende Korrekturen, dann Beschleunigen und Abheben entsprechend den Wind- und Geländebedingungen. Während der Beschleunigungsphase muss sich der Schirm ohne nennenswertes Nicken oder Rollen und in geöffnetem Zustand, kontrolliert über dem Piloten befinden.
- c) Flugprogramm: Kein Flugprogramm.
- d) Landeanflug: Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunkts in dem vom Sachverständigen vorgegebenen Sektor, wo der Abbau überschüssiger Höhe in der vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Voltendrehrichtung zu erfolgen hat. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve, schliesslich der Endanflug. Der Queranflug kann bei mangelnder Höhe entfallen oder bei überschüssiger Höhe durch Kurven von max. 200° wiederholt werden. Im Endanflug können S-Kurven geflogen werden, die maximal 90° von der Endanflugachse abweichen, wobei die letzten 5 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen müssen.
- e) Landung: Anstatt einer Landung erfolgt ein "Touch and go". Der „Touch“ muss mit beiden Füessen und mindestens einem Schritt erfolgen (kein Schleifen der Füesse über Grund). Dabei muss der „Touch“ (erste Bodenberührung) innerhalb eines Kreises von 30 m Durchmesser sein. Das „Go“ kann ausserhalb des Kreises erfolgen. Der Schirm darf den Boden nicht berühren.

#### **4.7.6. Auftrag VI:**

- a) Start: Starkwindstart mit Aufziehen rückwärts innerhalb von 3 Minuten. Der Start besteht aus dem Aufrichten des Schirms, der Kontrolle, den Korrekturen sowie dem Beschleunigen. Dieser Auftrag kann auch im flachen Gelände durchgeführt werden. Dieser Auftrag kann mit einem anderen kombiniert werden. Die Anzahl Versuche werden ungeachtet einer allfälligen Kombination gezählt.

#### **4.7.7. Auftrag VII:**

- a) Start: Aufziehen des Schirms, dann visuelle Kontrolle und entsprechende Korrekturen.
- b) Programm: Der Kandidat absolviert am Übungshang einen vom Sachverständigen vorgängig vorgegebenen, zwischen 100 und 200m langen Slalom mit „gefülltem“ Gleitschirm. Der Gleitschirm darf den Boden nach dem Start bis zum Schluss des Slaloms nicht berühren. Der Kandidat darf den Kontakt zum Boden bis zum Schluss des Slaloms nicht verlieren. Dieser Auftrag kann auch im flachen Gelände durchgeführt werden.

- 4.8. Sofern eine Landung mehr als 120 m vom Zentrum des Ziellandekreises entfernt erfolgt, gilt die Teilprüfung als nicht bestanden.
- 4.9. Ein Sachverständiger kann eine Prüfung jederzeit abbrechen, wenn der Kandidat offensichtlich ungenügend vorbereitet ist oder wenn er seine Sicherheit oder diejenige Dritter gefährdet. In diesem Fall gilt die Prüfung als nicht bestanden.

- 4.10. Nach einer durch den Kandidaten verursachten Beschädigung des Gleitschirms gilt die Teilprüfung als nicht bestanden.
- 4.11. Verstösst der Kandidat während der Teilprüfung gegen Vorschriften der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK, SR 748.941), so gilt die Teilprüfung als nicht bestanden.
- 4.12. Jede Aufgabe wird durch einen Sachverständigen einzeln bewertet und in ein Prüfungsprotokoll eingetragen.
- 4.13. Die Aufträge gelten als erfüllt, wenn sämtliche Aufgaben erfüllt wurden. Zum Erfüllen der sieben Aufträge stehen dem Kandidaten insgesamt 10 Versuche zur Verfügung. Bei Misslingen einer oder mehrerer Aufgaben ist jeweils der ganze Auftrag zu wiederholen.
- 4.14. Das Ergebnis ist dem Kandidaten unmittelbar nach Abschluss der Teilprüfung bekannt zu geben. Kandidaten, welche die Teilprüfung nicht bestanden haben, müssen dieselbe vollständig wiederholen.
- 4.15. Sämtliche Prüfungsprotokolle sind durch die Sachverständigen innerhalb von 3 Tagen dem Sekretariat des SHV zu senden.

## 5. Praktische Teilprüfung „Doppelsitzerflüge“

- 5.1. Zur Prüfung werden nur Kandidaten zugelassen, welche
  - die praktische Teilprüfung „Soloflüge“ bestanden haben,
  - mindestens 1 Instruktionsflug mit einem Fluglehrer mit amtlichen Ausweisen für Gleitschirm-Fluglehrer und Doppelsitzer Stufe 3, sowie
  - mindestens 20 Übungsflüge mit einem Gleitschirm-Piloten, unter Aufsicht eines Fluglehrers mit amtlichem Ausweisen für Gleitschirm-Fluglehrer und Doppelsitzer Stufe 3, nachweisen können. Der Fluglehrer muss am Ende der Ausbildung die Prüfungsreife des Kandidaten mit seiner Unterschrift auf dem Ausbildungskontrollblatt bestätigen.
  - mit ihrer Unterschrift auf dem Prüfungskontrollblatt bestätigen, dass sie
    - die vorliegenden Weisungen zur Kenntnis genommen haben und
    - sich als prüfungsfähig erachten
  - einen Gleitschirm-Piloten zur Prüfung mitbringen, der selbst weder Träger eines amtlichen Ausweises für Gleitschirm-Piloten Doppelsitzer Stufe 1, 2 oder Stufe 3, noch gleichzeitig Prüfungskandidat ist. („Passagier“),
  - dem zuständigen Sachverständigen die vorgeschriebenen Ausweise sowie den Versicherungsnachweis über den Abschluss der obligatorischen Doppelsitzer-Dritthaftpflichtversicherung vorweisen können.
- 5.2. Die mitzubringende Flugausrüstung des Kandidaten umfasst: Biplane-Rettungsschirm, geeignete Schutzhelme, gutes Schuhwerk und ein vom SHV als typengeprüft anerkannter Doppelsitzer-Gleitschirm, der vom Piloten innerhalb des erlaubten Gewichtsbereiches geflogen wird.
- 5.3. Während der Prüfung ist am Start- und Landeplatz je ein Sachverständiger anwesend.
- 5.4. Die Prüfung wird auf einem Fluggelände durchgeführt, dessen Höhenunterschied zwischen Start- und Landeplatz eine einwandfreie Durchführung der vorgeschriebenen Flugfigur mit einem dafür geeigneten Gleitschirm erlaubt. Die Landeflächen gemäss Ziffer 5.8.3 sind deutlich zu markieren und mit einem gut sichtbaren Windsack zu versehen.
- 5.5. Der definitive Durchführungsort für die Prüfung wird durch die Sachverständigen spätestens am Prüfungstag festgelegt. Je nach Wetterverhältnissen kann der Prüfungsort auch während der laufenden Prüfung verschoben werden. Sollte die gesamte Prüfung nicht in der vorgesehenen Zeit absolviert werden können - Abbruch durch die Sachverständigen -, hat der Kandidat die Möglichkeit, die Prüfung anlässlich eines nächsten Prüfungstermins fortzusetzen. Das Beenden einer abgebrochenen Prüfung bedarf einer Neuanmeldung beim Sekretariat des SHV.
- 5.6. Die Wetter-, Gelände- und Flugbedingungen müssen eine einwandfreie Beurteilung des fliegerischen Könnens des Kandidaten zulassen. Mit seinem Start akzeptiert der Kandidat das Prüfungsgelände, die Prüfungsbedingungen sowie die Sachverständigen.

- 
- 5.7.** Die Prüfung umfasst 2 Aufträge mit je mehreren Aufgaben (Flug- und Startvorbereitungen, Start, Flugfigur, Landeanflug, Landung). Während der gesamten Prüfung darf nur der mitgebrachte Gleitschirm benutzt werden. Bei technischen Defekten, welche die Flugsicherheit beeinträchtigen, darf die Prüfung mit einem baugleichen Gleitschirm weitergeführt werden. Der Sachverständige muss dabei vorgängig orientiert werden.
- 5.8.** Im Auftrag I und Auftrag II müssen unterschiedliche Flugfiguren absolviert werden. Betreffend Flug- und Startvorbereitungen, Start, Landeanflug und Landung gelten die gleichen Aufgaben:
- Flug- und Startvorbereitungen: Die Flugvorbereitung umfasst die Überlegungen des Kandidaten über Startzone, Flugweg, Landegebiet, Wetterverhältnisse, Luftraum und Vorschriften. Die Startvorbereitung umfasst das zweckmässige Auslegen des Gleitschirms und den 5 Punkte-Check gemäss Ausbildungsreglement des SHV.
  - Start: Aufziehen des Schirmes, dann visuelle Kontrolle und entsprechende Korrekturen, dann Beschleunigen und Abheben entsprechend den Wind- und Geländeverhältnissen. Während der Beschleunigungsphase muss sich der Schirm ohne nennenswertes Nicken oder Rollen und in geöffnetem Zustand, kontrolliert über dem Piloten befinden.
  - Landeanflug: Der Landeanflug beginnt luvseitig des Landepunktes in dem vom Sachverständigen vorgegebenen Sektor, wo der Abbau überschüssiger Höhe in der vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Voltendrehrichtung zu erfolgen hat. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve, schliesslich der Endanflug. Der Queranflug kann bei mangelnder Höhe entfallen oder bei überschüssiger Höhe durch Kurven von max. 200° wiederholt werden. Im Endanflug können S-Kurven geflogen werden, die maximal 90° von der Endanflugachse abweichen, wobei die letzten 5 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen müssen.
  - Landung: Die Landung erfolgt auf einer der Landeflächen gemäss Ziffer 5.8.3. Die Wahl der Landefläche wird von den Sachverständigen vor der Prüfung gemäss Gelände und Bedingungen festgelegt und den Teilnehmern am Briefing kommuniziert. Der Kandidat und der mitfliegende Pilot dürfen den Boden vor der Landung ausserhalb dieser Landefläche nicht berühren. Der Kandidat und der mitfliegende Pilot dürfen den Boden bei der Landung mit keinem anderen Körperteil ausser mit den Füssen berühren. Die Landung gilt erst als beendet, wenn der Schirm in entleertem Zustand am Boden liegt.
- 5.8.1.** Flugfigur Auftrag I: 2 Kreise rechtsdrehend ohne Unterbruch mit Ein- und Ausleiten auf einer vorgegebenen Achse in maximal 20 Sekunden. Die Flugfigur muss über einem vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Beobachtungsgebiet und in einer festgelegten Ausgangshöhe geflogen werden.
- 5.8.2.** Flugfigur Auftrag II: Ein Kreis linksdrehend, anschliessend ein Kreis rechtsdrehend ohne Unterbruch mit Ein- und Ausleiten auf einer vorgegebenen Achse in maximal 25 Sekunden. Die Flugfigur muss über einem vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Beobachtungsgebiet und in einer festgelegten Ausgangshöhe geflogen werden.
- 5.8.3.** Landeflächen – Auswahlliste:
- Kreis von 34m Durchmesser.
  - Rechteck von 20 x 45m
  - Rechteck von 15 x 60m
- 5.9.** Sofern eine Landung mehr als 120 m vom Zentrum der Landefläche entfernt erfolgt, gilt die Prüfung als nicht bestanden.
- 5.10.** Ein Sachverständiger kann eine Prüfung jederzeit abbrechen, wenn der Kandidat offensichtlich ungenügend vorbereitet ist oder wenn er seine Sicherheit oder diejenige Dritter gefährdet. In diesem Fall gilt die Prüfung als nicht bestanden.
- 5.11.** Nach einer durch den Kandidaten verursachten Beschädigung des Gleitschirms gilt die Prüfung als nicht bestanden.
- 5.12.** Verstösst der Kandidat während der Prüfung gegen Vorschriften der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK, SR 748.941), so gilt die Prüfung als nicht bestanden.
- 5.13.** Jede Aufgabe der Prüfung wird durch einen Sachverständigen einzeln bewertet und in ein Prüfungsprotokoll eingetragen. Ist ein Auftrag in allen Aufgaben erfüllt, wird er mit 2 Punkten bewertet. Ist
-

ein Auftrag in höchstens einer Aufgabe nicht erfüllt, wird er mit 1 Punkt bewertet. Ist ein Auftrag in 2 oder mehr Aufgaben nicht erfüllt, wird er mit 0 Punkten bewertet.

Die Prüfung ist bestanden, wenn aus max. 3 Flügen 4 oder 5 Punkte erreicht wurden und alle Aufgaben mindestens 2 Mal erfüllt wurden. Werden eine oder mehrere Aufgaben eines Auftrages nicht erfüllt, kann ein Auftrag einmal wiederholt werden. Ist in Flug 1 und 2 die Flugfigur erfüllt, wird in einem allfälligen dritten Flug die Flugfigur aus Auftrag 1 geflogen. Hat der Kandidat eine Flugfigur in einem der 2 Aufträge nicht erfüllt, muss er diese anlässlich des 3. Fluges wiederholen.

- 5.14. Das Ergebnis ist dem Kandidaten unmittelbar nach Abschluss der Prüfung bekannt zu geben. Kandidaten, welche die Prüfung nicht bestanden haben, müssen dieselbe vollständig wiederholen.
- 5.15. Sämtliche Prüfungsprotokolle sowie die Ausweise und Ausbildungskontrollblätter derjenigen Kandidaten, welche die Prüfung bestanden haben, sind durch die Sachverständigen innerhalb von 3 Tagen dem Sekretariat des SHV zu senden.

## 6. Beschwerden

- 6.1. Gegen ein negatives Prüfungsergebnis kann innert 5 Tagen nach dessen Eröffnung beim Schweizerischen Hängegleiter-Verband schriftlich eine kostenpflichtige Begründung verlangt werden.
- 6.2. Gegen die schriftliche Begründung zusammen mit dem Prüfungsergebnis kann beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist innert 30 Tagen nach Eingang der schriftlichen Begründung einzureichen. Die Beschwerdefrist beginnt ab dem Eingang der schriftlichen Begründung folgenden Tag zu laufen. Die Beschwerdeschrift ist im Doppel einzureichen. Sie ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Das angefochtene Prüfungsergebnis, die Begründung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit der Beschwerdeführer bzw. die Beschwerdeführerin sie in den Händen hält.

## 7. Schlussbestimmungen

- 7.1. Die vorliegende Weisung ersetzt die entsprechende, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt am 29.03.2023 genehmigte Weisung.
- 7.2. Für die Auslegung der vorliegenden Weisung ist der deutsche Text massgebend.
- 7.3. Diese Weisung tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

Genehmigt am 21.06.2023

Datum:

**Schweizerischer Hängegleiter-Verband**

**Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL**

Urs Frei, Präsident

Christian Boppart, Direktor

Fritz Messerli, Vizedirektor