

Häufige Fehler bei Abnahme der PPL-A Prüfung

1. Flugvorbereitung: - es werden keine vereinheitlichten Flightlogs, sondern z.T. selbsterstellte und unbrauchbare verwendet, auf denen wichtige Angaben fehlen.
 - Abflugpunkte werden nicht auf markante Punkte im Abflug gelegt; was eine Desorientierung bereits im Abflug zur Folge hat.
 - der Abflug wird nicht genau festgelegt.
 - Flüge werden zu knapp an Flugbeschränkungsgebieten, Kontrollzonen, etc. vorbei geplant; bei ungenauer Kursführung besteht damit keine Korrekturmöglichkeit
2. Außen- und Innenkontrolle nach Klarliste: - die Checklisten des Herstellers sind teilweise nicht verwendbar. Für die Außenchecks wird empfohlen analog dem Poster des LBA vorzugehen.
 - Mangelhaft Systemkenntnisse wie z.B. Antennen, Ausgleichsgewichte an den Rudern, Keilriemen, Anlasser, etc. ("der Keilriemen ist für den Antrieb des Anlassers") zeigen sich auch bei der Außenkontrolle.
3. Anlassen des Triebwerks: - wann nutzt das Pumpen mit dem Gashebel? Die Funktionsweise der Beschleunigerpumpe ist unklar und ob diese vorhanden ist, ist unbekannt.
 - das Anlassen eines "abgesoffenen" Triebwerks ist unbekannt.
4. Rollen: - Bremsen und gleichzeitiges Gasgeben ist häufig zu beobachten
 - das Rolldiagramm (Windeinfluß) wird nicht beachtet.
5. Kontrollen vor dem Start: - die Checklistenphilosophie ist unklar und es ist kein Konzept zu erkennen. Es werden keine Unterschiede zwischen DO und FOLLOW UP SAFETY checks gemacht. Dadurch werden die Checks langwierig und fehlerhaft.
 - es ist kein Flowpattern beim Cockpitcheck erkennbar.
 - die Funktionsweise der Systeme und ihre Zusammenhänge sind teilweise unbekannt. Deshalb erfolgt oft eine falsche Interpretation bei Fehlfunktionen wie z.B. bei der Kontrolle der Anzeige des Amperemeters, der Suctionpumpe, oder der High-Voltage Lampe.
 - der Magnetcheck wird zu schnell durchgeführt, Fehler werden nicht erkannt
- 6.1. Normalstart: - der Start wird ohne "Gefühl" durchgeführt. Die Prüflinge lassen das Flugzeug nicht fliegen wenn es fliegen würde. Das LFZ wird gewaltsam am Boden gehalten.
 - es ist keine Hand am Gas.
 - es wird zu ruckartig Gas gegeben.
 - Kenntnisse über die im Handbuch veröffentlichten Geschwindigkeiten sind nicht vorhanden. Es wird allgemein mit zu hohen Geschwindigkeiten operiert, was dazu führt, daß das Bugrad nicht entlastet, sondern belastet wird, da das LFZ an den Boden gedrückt wird.
 - die Benutzung der Klappen ist unklar (welche Klappenstellung und wann?).
- 6.2. Seitenwindstart: - es wird kein Querruder bzw. in falscher Richtung beim T/O run gegeben.
 - Hand ist nicht am Gas.
7. Steigflug: - mangelhafte Luftraumbeobachtung, da auf Grund des großen Anstellwinkels keine Sicht nach vorne besteht. Nase wird nicht von Zeit zu Zeit nach unten genommen bzw. keine "clearing turns" durchgeführt.
 - es sind keine Verfahren erkennbar bzw. falsche werden angewendet (z.B. Platzrunde einhalten)
 - auch hier läßt die Checklistenarbeit zu wünschen übrig.
 - die Steiggeschwindigkeiten werden nicht nach Handbuch, sondern zu hoch gewählt. Dadurch wird der Abflug zu flach.
 - das LFZ wird nicht ausgetrimmt.
 - beim Übergang in den Reiseflug wird die Leistung zu schnell reduziert und/oder das LFZ mit der Trimmung an den Horizont gesteuert, was zum Auslösen der Phygoidenschwingung führt.
8. Flugübungen: - beim Horizontalflug bei versch. Fahrt fehlen Vorgaben wie Drehzahl, Anstellwinkel etc. für die entsprechenden Geschwindigkeiten. Dadurch wird das Einhalten der vorgegebenen Werte wie Fahrt, Höhe, Kurs sehr schwierig. Die Leistung wird ruckartig und zuviel reduziert. Die Tragheit des LFZ wird dabei nicht berücksichtigt. Die Luftschraubeneffekte werden nicht berücksichtigt und das Seitenruder, insbesondere beim recovern, wird nicht energisch genug benutzt

- um die Drehung um die Hochachse zu vermeiden. Die Hand ist nicht am Gas.
- bei den Steilkurven ist ein Übersteuern des Seitenruders zu beobachten. Beim Ein- und Ausleiten wird sowohl die Leistung als auch der Anstellwinkel zu früh erhöht bzw. zu spät verringert.
 - die Zusammenhänge zwischen Banklage, Kurs und geografischer Breite beim Kompaßdrehfehler sind unbekannt.
 - beim Annähern an die Überziehggeschwindigkeit sind keine systematischen Verfahren erkennbar. Es wird zu früh recovered und nicht bis an das Abkippen gegangen. Die Reaktion beim Recovern ist meist viel zu zaghaft.
 - Insbesondere hier entsteht der Eindruck, daß die Lehrer sich selbst nicht an die Grenzen trauen.
 - Die Lufttraumbeobachtung und das Instrumentenscanning sind mangelhaft.
 - Bei der Navigation, insbesondere bei der Kleinorientierung wird der Gebrauch der Uhr vernachlässigt. Die voraussichtliche Ankunftszeit wird nicht überprüft oder korrigiert.
 - Die Karte wird nicht in Flugrichtung gelegt, so daß markante Bodenmerkmale wie Waldkonturen, Flußläufe, Eisenbahnlinsen, Straßen, etc. falsch interpretiert werden, was bei Abweichung vom geplanten Flugweg zu Orientierungsproblemen führt.
 - Die Angaben in der Karte sind entweder zu umfangreich und verdecken wichtige Informationen oder bestehen nur aus einem Strich, was bei Wegfall des Flightlogs ebenfalls zu Problemen führen kann.
 - Die Flightlogs enthalten meist zu viele Checkpunkte, was die Cockpitarbeit erschwert. Ein Cockpitmanagement, was ebenfalls nicht erkennbar ist, würde dies erleichtern. Wetterbeobachtung wird zwar gemacht aber Schlußfolgerungen werden nicht gezogen geschweige denn Entscheidungen getroffen.
9. Anflug: - Das Einordnen in den Platzverkehr erfolgt nicht im Winkel von 45° zum Gegenanflug, so daß der Platzrundenverkehr nicht beobachtet und sich nicht der Verkehrslage angepaßt werden kann. Landescheinwerfer sollten zumindest bei schlechter Sicht eingeschaltet werden.
- Der Windeinfluß wird weder beim Einflug in, noch beim Abflug aus der Platzrunde oder bei der Wahl der Anfluggeschwindigkeit berücksichtigt. Werte aus dem Handbuch sind unbekannt. Auch hier werden zumeist zu hohe Geschwindigkeiten gewählt, was ein langes Ausschweben zur Folge hat. Der Versuch das LFZ, insbes. bei kurzen Landebahnen an den Boden zu drücken, führt dann unweigerlich zum Hüpfen. Das Recovern aus dieser Situation, also Attitude halten und etwas Gas geben oder u.U. durchstarten ist unbekannt.
 - Beim Durchstarten wird die Reihenfolge der Handgriffe verwechselt. Es besteht oft keine Kenntnis über den Unterschied zwischen "GO AROUND" und "TOUCH AND GO". So wird z.B. die Vergaservorwärmung zuerst bedient und dann Gas gegeben oder, was weit aus gefährlicher ist, die Klappen zuerst eingefahren, was besonders bei Umschüler vom Motorsegler festzustellen ist.
 - Die von Hand bedienten Klappen werden zu schnell und teilweise auch ganz eingefahren.
10. Landung: - Es wird allgemein zu schnell angefliegen (s.o.).
- Bei Seitenwindlandungen werden die Ruder, insbesondere das Seitenruder nicht energisch genug betätigt. Die Fläche wird nicht genügend auf der Luvseite hingelassen. Es fehlt am koordinierten Fliegen. Es wird nicht mit einem Rad aufgesetzt, sondern der Versuch gemacht, das LFZ vor dem Aufsetzen gerade zu nehmen. Das Richtung halten beim Ausschweben ist ebenfalls mangelhaft.
 - Bei der Ziellandung werden die Klappen oft automatisch auf 10° ausgefahren, obwohl sich dadurch die Flugleistung des LFZ verschlechtert.
 - Weiterhin ist bei Ziellandungen zu beobachten, daß keine vernünftige Landeeinteilung gemacht wird. Der Queranflug fehlt und die richtige Geschwindigkeit wird nicht eingehalten.
11. Abstellen: - Es wird oft der Versuch unternommen, den Motor im Leerlauf mit dem Schnellstop abzustellen, was zu sehr unruhigem Lauf führt und auch sehr lange dauert.

Die o.g. Fehler deuten auf ein mangelndes System bei der Ausbildung hin. Weiterhin wird der Eindruck erweckt, daß bei einigen Fluglehrern die Ausbildung nicht ernst genug genommen wird und damit die Qualität derselben sinkt. Mangelnde Kenntnisse in Theorie und Praxis (Trudeln wird z.B. von Fluglehrern nicht gefordert und ist auch an manchen Schulen untersagt) tragen ebenfalls dazu bei, daß das Ausbildungsniveau sinkt.

ALBATROS AIR e.V.

Stand: 30.11.1998

Kapitel 5, Seite 16

Der Schüler hat auf den Zwischenlandeplätzen das Flugzeug aufzutanken und die Flugschule anzurufen. Er ist entsprechend anzuweisen.

Überlandflugvorbereitung

Für jeden Überlandflug ist ohne Ausnahme ein Flugdurchführungsplan zu erstellen, auch wenn ein Lehrer mitfliegt. Überlandflüge sind Flüge, die aus der Umgebung des Startflugplatzes hinausführen. (z.B. Hanglar - Dahlemer Binz um dort Landungen zu üben!)

Am Anfang jedes Überlandfluges steht die Einholung der Flugwetterberatung und das Erstellen des Flugdurchführungsplanes. Danach wird die Luftfahrerkarte vorbereitet. Nachdem die Wendepunkte durch Striche verbunden sind werden parallel zu den Flugstrecken Pfeile gezeichnet, in die folgende Werte eingetragen werden:



Die Sicherheitsmindesthöhe wird in der Schreibweise abgekürzt. Statt 2500 ft wird 2.5 eingetragen. Die Felder im Pfeil bedeuten von oben nach unten:

- Sicherheitsmindesthöhe (Minimum Safe Altitude = MSA)
- Magnetischer Kurs MwK (nicht Steuerkurs!)
- Entfernung in NM (E)
- Zeit für die Strecke in Minuten (Z)

Demnach beträgt die Mindesthöhe in dem obigen Beispiel 1600 ft, der misweisende Kurs 360°, die Entfernung 22 NM. Die für diese Strecke berechnete Flugzeit beträgt 11 Minuten.



Das für die Berechnung der Mindestsicherheitshöhe maßgebende Hindernis ist durch einen Kreis zu markieren.

Darüber hinaus sollen markante Punkte oder Auffanglinien auf der Strecke durch einen waagerechten Strich mit Zeitangabe auf der rechten Seite versehen werden.