



Aufbau & Gebrauch der Klarlisten

Aufbau der Klarlisten:

1. Die Klarlisten sind im DIN A5 Format beidseitig bedruckt.

2. Jeweils die erste Seite enthält alle wichtigen Punkte bis zum Abheben:
 - a. Im Kopf ist Art, Kennzeichen, Version und Seite der Klarliste zu finden.
 - b. Der Hauptteil besteht aus sogenannten CHECK- und DO- Listen.
 - c. Hiernach ist unten rechts immer eine Tabelle mit wichtigen Geschwindigkeiten zu finden, rechts daneben findet man die Einheit der Geschwindigkeit **KIAS** (Knoten angezeigte Eigengeschwindigkeit) oder **MIAS** (Meilen angezeigte Eigengeschwindigkeit)

3. Die jeweils zweite Seite enthält alle wichtigen Punkte nach dem Abheben bis zur Landung des Luftfahrzeugs:
 - a. Im Kopfteil ist Art, Kennzeichen und Seite der Klarliste zu finden.
 - b. Der Hauptteil besteht aus sogenannten CHECK- und DO- Listen.
 - c. Hiernach ist unten rechts immer die aus dem Handbuch des jeweiligen Flugzeugs angegebene die *maximal demonstrierte Seitenwindkomponente* angegeben.
 - d. Unter dem Hauptteil ist eine Leistungstabelle für das jeweilige Flugzeug angehängt.

Gebrauch der Klarlisten:

- Es sind keine CHECK- oder DO-Listen während des Rollens zu lesen!
- Klarlisten sind keine Gebrauchsanweisung und ersetzen weder das Auseinandersetzen mit dem Handbuch noch eine gründliche Flugvorbereitung!

1. Listen die von schwarzen durchgängigen Linien umrahmt sind,

TAXI	
Brakes	CHECKED
Instruments	CHECKED

sind sogenannte Check-Listen die nach dem „follow up“ Prinzip ausgeführt werden:

- D.h. der Pilot bereitet das Flugzeug auf die nächste Phase des Fluges vor und liest die Check-Liste anschließend als Kontrolle, sodass sichergestellt ist, jeden Punkt vollständig und gewissenhaft ausgeführt zu haben.
- Sollte ein Punkt durch nicht durchgeführt worden sein, so ist dieser zu wiederholen, bevor mit die Klarliste fortgeführt werden kann.
- Die Klarliste fängt die wichtigsten Dinge auf, es werden NICHT alle Dinge von der Klarliste abgefragt.

Beispiel:

Der Pilot prüft die Bremsen durch leichtes Antippen um die gewünschte Verzögerung festzustellen und überprüft zusätzlich das erwartete Verhalten des Kompasses und der jeweiligen Kreiselinstrumente.

Am Rollhalt angekommen setzt der Pilot die Parkbremse und liest die „Checklist“.

Pilot: „Taxi“
 „Brakes – Checked“
 „Instruments – Checked“
 „Taxi Checklist – Completed“

2. Trennlinien in der CHECK-Liste „AM ROLLHALT“ bzw. „BEFORE TAKEOFF“

Trimmung	NEUTRAL
Transponder	ALT

sind hier implementiert um den Abschnitt vor und nach der Startfreigabe, bzw. am Rollhalt und direkt vor dem Rollen in die Betriebspiste zu separieren.

Beispiel

ATC: „D-LS, Wind 220 mit fünf Knoten frei zum Start Piste 20.

Pilot: „D-LS, frei zum Start Piste 20.

Der Pilot bereitet das Flugzeug auf die nächste Phase des Fluges vor, indem er den Transponder auf „ALT“ stellt, das Landelicht einschaltet und auf der Bahn überprüft ob der Kurskreisel mit dem Kurs der Piste übereinstimmt.

Pilot: „Am Rollhalt nach Trennlinie“

„Transponder – ALT“

„.....“

„Am Rollhalt Check-Liste beendet“

3. Listen umrahmt von gestrichelten Linien

MOTORSTART	
Schubhebel.....	0,5 CM OFFEN
Hauptschalter (BAT/GEN)	AN

Sind sogenannte „Do-Listen“ die nach dem „read and do“ Prinzip ausgeführt werden.

- D.h. es wird der erste Punkt der Liste gelesen, anschließend ausgeführt, der zweite Punkt gelesen und wieder anschließend ausgeführt, fortführend bis zum Ende der Do-Liste.

Beispiel:

Pilot: „Motorstart“

Pilot: „Schubhebel, 0,5 Zentimeter offen“

Der Pilot setzt den Schubhebel.

Pilot: „0,5 Zentimeter geöffnet“

Pilot: „Hauptschalter (BAT/GEN), an“

Der Pilot schaltet den Hauptschalter an.

Pilot: „an“

.....

Pilot: „Motorstart beendet“

LuftBO § 27 Kontrollen nach Klarlisten

Der Luftfahrzeugführer hat vor, bei und nach dem Flug sowie in Notfällen an Hand von Klarlisten die Kontrollen vorzunehmen, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind. Satz 1 gilt nicht für nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte.