

HOT SPORT

Fragenkatalog für den Lernausweis- Theorietest

Fragen und Antworten

Zum Üben

Version Januar 2019

Inhalt

Einführung	3
Ablauf der theoretischen Prüfung	3
Flugpraxis, Verhalten in besonderen Fällen, Menschliche Leistungsfähigkeit, Natur- und Umweltschutz	4
Offene Frage:	9
Bilder für Fragen aus "Flugpraxis, Verhalten in besonderen Fällen, Menschliche Leistungsfähigkeit, Natur- und Umweltschutz"	10
Luftrecht	14
Bilder für Fragen aus "Luftrecht"	19
Meteorologie	23
Bilder für Fragen aus "Meteorologie"	25
Technik, Gerätekunde, Aerodynamik	27
Bilder für Fragen aus "Technik, Gerätekunde, Aerodynamik"	33

Einführung

Für die Ausstellung des Lernausweises müssen wir einen theoretischen und praktischen Leistungstest durchführen. Für den Theorietest kannst Du dich mit diesem Fragekatalog vorbereiten. Die Fragen, die Du hier findest, werden Dir wieder begegnen, wenn Du später für den Luftfahrerschein lernst. Sie wurden dem Fragenkatalog des Deutschen Hängegleiterverbandes (DHV) für die A-Schein-Prüfung (Version 5 vom 22.02.2016) entnommen. Dabei wurden nur Fragen berücksichtigt, die mit Wissen beantwortet werden können, das in einer Ausbildung gemäß des DHV-Lehrplanes (Stand Januar 2015) für die Grundausbildung vermittelt wird. In diesem Fragekatalog, der zum Lernen gedacht ist, sind die richtigen Antworten in der letzten Zeile der jeweiligen Seite aufgeführt.

Ablauf der theoretischen Prüfung

Die theoretische Prüfung erfolgt schriftlich. Es werden insgesamt 50 Multiple-Choice-Fragen aus den Sachgebieten "Luftrecht", "Meteorologie", "Technik / Aerodynamik", "Flugtechnik / Verhalten in besonderen Fällen" gestellt. Die Fragen sind dem vorliegenden Katalog entnommen. Lest alle vorgegebenen Antworten genau durch. Die beste Antwort soll auf dem Fragebogen mit einem „X“ markiert werden. Für jede Frage darf nur eine Antwort angekreuzt werden. Falls eine Markierung versehentlich gesetzt wurde, kann diese durchgestrichen werden. Die als richtig erachtete Antwort soll dann markiert und der entsprechende Buchstabe zusätzlich hinter die Kästchen geschrieben werden. Zusätzlich wird eine offene Frage gestellt, deren Antwort Du frei formulieren und aufschreiben mußt. Nutze dazu die Rückseite des Fragebogens.

Falls eine Frage nicht verstanden wird, kann der Prüfer während der Prüfung die Frage erläutern. Quergespräche zwischen den Prüfungsteilnehmern, Abschreiben und unerlaubte Hilfsmittel können zum Ausschluss aus der Prüfung führen. Auf den Tischen befindet sich nur noch Schreibzeug, und eventuell ein Taschenrechner. Notebooks, Handys, Tablets, Smartphones, etc. sind nicht erlaubt.

Die Prüfungsdauer beträgt 60 Minuten.

Die Theoretische Prüfung ist bestanden, wenn pro Fachgebiet nicht mehr als zwei Multiple-Choice-Fragen falsch und die offene Frage korrekt beantwortet wurden. Drei Fehler in einem Fach können durch null Fehler in einem andern Fach kompensiert werden. Eine Multiple-Choice-Frage wird als falsch beantwortet gewertet, falls nicht erkennbar ist, welche der Antworten als richtig markiert wurde. Die Antwort auf die Offene Frage muss lesbar, inhaltlich richtig und vollständig sein.

Die Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden. Eine Wiederholung nur einzelner, nicht bestandener Sachgebiete, ist nicht möglich.

Flugpraxis, Verhalten in besonderen Fällen, Menschliche Leistungsfähigkeit, Natur- und Umweltschutz

- 16) Beim Vorflugcheck
- A) wird die Wetterentwicklung beurteilt
 - B) werden die Splinte des Rettungsgerätes kontrolliert
 - C) werden die Leinen sortiert und kontrolliert
 - D) Alle sind richtig
- 19) Zu welchem Zeitpunkt ist der Startcheck durchzuführen?
- A) Wenn der Gleitschirm fertig ausgelegt ist und die Leinen kontrolliert sind
 - B) Unmittelbar vor dem Start, wenn der Pilot startbereit ist
 - C) In der Aufziehphase und während der Kontrollphase
 - D) Bevor der Pilot das Gurtzeug anlegt
- 20) Beim Startcheck werden folgende Punkte einer letzten Kontrolle unterzogen:
- A) Pilot, Leinen, Kappe, Luftraum, Wind
 - B) Startplatz, Pilot, Kappe, Luftraum, Wind
 - C) Pilot, Gurtzeug, Leinen, Luftraum, Wind
 - D) Tragegurte, Eintrittskante, Rettungsgerät, Hindernisfreiheit, Wind
- 21) Wie sollte die Schirmkappe bei den Startvorbereitungen ausgelegt werden?
- A) In ausgeprägter Pfeilform, die Kappenmitte dabei als Spitze
 - B) Kappe so auslegen, dass die Eintrittskante möglichst gerade (waagrecht) ist
 - C) In Bogenform, die in etwa der Kappenkrümmung im Flug entspricht
 - D) Mit eingeklappten Flügelenden, um ein zu schnelles Steigen der Kappe zu verhindern
- 27) Bestes Gleiten - geringstes Sinken. Welcher Steuerleinenstellung am Gleitschirm ist für diese Geschwindigkeitsbereiche, in der angegebenen Reihenfolge, richtig ?
- A) Voll Beschleunigt - ca. 10 cm beidseitig angebremsst
 - B) Steuerleinen ganz gelöst - ca. 20 - 30 cm beidseitig angebremsst
 - C) Ca. 20 cm beidseitig angebremsst- ca. 50 - 60 cm beidseitig angebremsst
 - D) Ca. 40 cm beidseitig angebremsst- ca. 80 cm beidseitig angebremsst
- 29) Bei einem Rückenwind von 20 km/h und einer Fluggeschwindigkeit des Gleitschirmes von 35 km/h
- A) fliegt der Gleitschirm mit 55 km/h über Grund
 - B) fliegt der Gleitschirm mit 15 km/h über Grund
 - C) fliegt der Gleitschirm mit 20 km/h über Grund
 - D) fliegt der Gleitschirm mit 35 km/h über Grund
- 32) Mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens
- A) legt der Schirm die weiteste Strecke zurück
 - B) hat der Schirm den geringsten Höhenverlust
 - C) fliegt man aus Sicherheitsgründen in Turbulenzen
 - D) ist am wenigsten mit Einklappern zu rechnen
- 34) Flacher Startplatz und Windstille. Der Pilot zieht seinen Schirm
- A) mit einem deutlichen Impuls bei leicht durchhängenden A-Leinen auf
 - B) mit geringem Impuls bei gespannten A-Leinen auf
 - C) am besten nur rückwärts auf
 - D) mit der gleichen Technik wie im steilen Startgelände auf

Richtige Antworten: 16: D; 19: B; 20: A; 21: C; 27: B; 29: A; 32: A; 34: A.

- 39) In welcher Flugsituation ist das Fliegen mit Minimalfahrt empfehlenswert?
A) In keiner, Fliegen mit Minimalfahrt ist sehr gefährlich
B) In schwacher Thermik, um möglichst lange im Aufwind zu bleiben
C) In starker Thermik, um die Schirmkappe stabil zu halten
D) Im Endanflug, um eine niedrige Landegeschwindigkeit zu erreichen
- 40) In welcher Flugsituation ist das Fliegen mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens empfehlenswert?
A) In keiner, Fliegen mit geringstem Sinken ist sehr gefährlich
B) In schwacher bis mäßig starker Thermik und beim Hangsoaring
C) Bei Talquerungen auf Streckenflügen
D) Um einen weit entfernten Landeplatz zu erreichen
- 41) In welcher Flugsituation ist das Fliegen mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens empfehlenswert?
A) In schwacher bis mäßig starker Thermik
B) Beim Hangsoaring
C) Um einen weit entfernten Landeplatz zu erreichen
D) Generell auf Streckenflügen
- 45) Wie soll sich der Pilot beim Ausfall einer Steuerleine verhalten?
A) Sofort das Rettungsgerät auslösen
B) Der Schirm bleibt in diesem Fall durch Steuerung mit Gewichtsverlagerung voll steuerbar
C) Der Schirm bleibt über die hinteren Tragegurte, bei deutlich kürzeren Steuerwegen, steuerbar
D) Der Schirm bleibt über die A- Tragegurte, bei deutlich längeren Steuerwegen, steuerbar
- 59) Bei großen seitlichen Einklappern (mehr als die Hälfte der Fläche)
A) wird der Schirm am besten mit einem Fullstall unter Kontrolle gebracht
B) besteht bei starkem Gegenbremsen die akute Gefahr eines einseitigen Strömungsabrisses
C) dreht der Schirm meist ansatzlos negativ weg
D) Alle sind richtig
- 60) Wohin sollte der Pilot bei einem Einklapper blicken um Drehgeschwindigkeit, Höhenverlust, Hindernisannäherung und Flugrichtung zu kontrollieren?
A) Zum Boden
B) In die Schirmkappe
C) Nur zur eingeklappten Flügelseite
D) In Flugrichtung
- 63) Wie verhält sich der Steuerdruck beim beginnenden Strömungsabriss?
A) Der Steuerdruck steigt schlagartig an
B) Der Steuerdruck lässt markant nach
C) Der beginnende Strömungsabriss ist an einer Veränderung des Steuerdrucks nicht zu erkennen
D) Beim beginnenden Strömungsabriss ist keinerlei Druck auf der Bremse
- 69) Die Körperhaltung des Piloten im Abflug
A) sollte aufrecht und lafbereit sein
B) ist ideal mit starker Körpervorlage
C) ist ideal mit ausgeprägter Schrittstellung
D) ist von seiner Körpergröße abhängig

Richtige Antworten: 39: A; 40: B; 41: C; 45:C; 49: C; 59: B; 60: D; 63: B; 69: A.

- 78) Welche Faktoren verlängern die Startstrecke?
- A) Hohe Temperaturen bzw. hoch gelegene Startplätze
 - B) Tiefe Temperaturen an hoch gelegenen Startplätzen
 - C) Tiefe Temperaturen bzw. tief gelegene Startplätze
 - D) Weder die Temperatur noch die Starthöhe hat einen Einfluss auf die Länge der Startstrecke
- 79) Bei Rückenwind
- A) muss die Laufgeschwindigkeit leicht erhöht werden
 - B) ist ein Rückwärtsstart sinnvoll
 - C) kein Start!
 - D) muss die Laufgeschwindigkeit stark erhöht werden
- 80) Abbildung 17: Die Abbildung zeigt einen großflächigen seitlichen Einklapper im Moment des Einklappens. Welche Aussagen zum voraussichtlichen Verhalten des Schirmes sind korrekt, wenn der Pilot passiv bleibt?
- A) Der Schirm wird ansatzlos und schnell zu eingeklappten Seite wegdrehen und dabei vorschießen
 - B) Der Schirm wird nach kurzem Durchsacken zur eingeklappten Seite wegdrehen und dabei vorschießen
 - C) Der Schirm wird unmittelbar in einen Spiralsturz geraten, der nicht auszuleiten ist
 - D) Bei seitlichen Einklappern dieser Größe ist nicht mit markantem Wegdrehen und Vorschießen zu rechnen
- 81) Abbildung 17: Die Abbildung zeigt einen großflächigen seitlichen Einklapper im Moment des Einklappens. Was sollte der Pilot als nächstes tun um die Kontrolle über das Gerät zu behalten?
- A) Blick zum Boden, beide Steuerleinen ca. 60 - 80 cm durchziehen, dadurch wird das Wegdrehen verhindert und die Öffnung des Einklappers unterstützt
 - B) Blick zum Einklapper, auf der offenen, nicht eingeklappten Seite energisch und tief bremsen um die Drehbewegung im Ansatz zu verhindern
 - C) Blick zum Vario zur Höhenkontrolle, Drehbewegung zulassen, erst nach einer vollständigen Umdrehung auf der offenen Seite stark anbremsen
 - D) Blick in Flugrichtung, starkes seitliches Abkippen im Gurtzeug verhindern (Gewichtsverlagerung mit Unterstützung des Ellenbogens), bereit sein, Wegdrehen und Vorschießen der Kappe durch Anbremsen der offenen Seite zu kontrollieren
- 98) Abbildung 30: Welchen Flugzustand zeigt die Abbildung?
- A) Einen seitlichen Einklapper
 - B) Einen frontalen Einklapper
 - C) Einen Verhänger
 - D) Einen einseitigen Strömungsabriss
- 99) Abbildung 30: Welche Aussagen zum Pilotenverhalten bei einem frontalen Einklapper wie auf der Abbildung sind richtig?
- A) Nach dem Einklappen sofort beidseitig deutlich anbremsen um die Öffnung zu unterstützen
 - B) Sofort das Rettungsgerät auslösen
 - C) Mit beiden Händen an den vorderen Tragegurten festhalten um ein Abkippen nach hinten zu vermeiden
 - D) Hände hoch! Schirm nicht anbremsen, aber bremsbereit sein, falls die Kappe beim Anfahren weit nach vorne nickt
- 100) Welche Gefahr besteht bei einem Frontklapper, wenn der Pilot beidseitig stark anbremsst?
- A) Keine Gefahr, dies ist die korrekte Pilotenreaktion
 - B) Es besteht die Gefahr eines so genannten stabilen Frontklappers
 - C) Wegen des hohen Anstellwinkels nach dem frontalen Einklappen, besteht die Gefahr des Strömungsabrisse
- 121) Abbildung 53: Die Abbildung zeigt einen Gleitschirmflieger im Gleitflug. Welche Aussage ist richtig?
- A) Der Pilot fliegt mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens
 - B) Der Pilot fliegt mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens
 - C) Der Pilot fliegt mit Minimalgeschwindigkeit
 - D) Der Pilot hat die Steuerleinen in Grundstellung

Richtige Antworten: 78:A; 79: C; 80: B; 81: D; 98: B; 99: D; 100: C; 121: D.

- 122) Eine ausgeprägte Erkältung
A) ist kein Grund auf das Fliegen verzichten zu müssen
B) vermindert die Leistungsfähigkeit des Piloten deutlich
C) vermindert die Leistungsfähigkeit des Piloten deutlich und kann dazu führen, dass der Druckausgleich im Mittelohr stark erschwert wird
D) kann eine Bewusstlosigkeit beim Fliegen verursachen
- 129) Die europaweite Notrufnummer ist
A) 110
B) 19222
C) von Land zu Land unterschiedlich
D) 112
- 147) Unmittelbar vor dem Aufziehen schlägt die Eintrittskante des ausgelegten Schirmes durch eine Windstoß um. Helfer legen den Schirm wieder ordentlich aus. Was muss der Pilot anschließend tun?
A) Starten
B) Sich aushängen und einen erneuten, vollständigen Startcheck durchführen
C) Alles aushängen und einen erneuten vollständigen Vorflugcheck durchführen
D) Nachfolgende Punkte des Startchecks erneut prüfen: Leinen, Eintrittskante, Wind, Luftraum
- 149) Welche Landetechnik ermöglicht ein weiches Aufsetzen mit geringer Lande- und Sinkgeschwindigkeit ?
A) Aus voller Fahrt beide Bremsen kurz vor der Bodenberührung schnell und vollständig nach unten ziehen
B) Mit Überfahrt (Schirm dazu nach vorne nicken lassen) beide Bremsen kurz vor der Bodenberührung schnell und vollständig nach unten ziehen (Durchbremsen)
C) Kontinuierliches Durchziehen der Bremsen im letzten Teil des Endanfluges
D) Anfliegen in der Grundstellung, zügiger Abfangimpuls mit beiden Steuerleinen, bodenparalleles Ausgleiten, entschlossenes Durchbremsen unmittelbar vor dem Aufsetzen
- 150) Bei den Richtungsänderungen im Landeanflug
A) kurvt der Pilot mit hoher Schräglage und Geschwindigkeit um ein Trudeln zu vermeiden
B) kurvt der Pilot mit geringer Schräglage um Pendeln und verstärktes Sinken zu vermeiden
C) sollte stets nur aus Minimalfahrt gekurvt werden
D) sollte stets nur aus voller Fahrt gekurvt werden
- 195) Am Vortag war eine Fliegerparty. Du hast nur 5 Flaschen Bier getrunken und bist um 3:00 Uhr morgens ins Bett gegangen. Heute möchtest Du bei bestem Wetter zum Fliegen gehen.
A) Ich habe zum Start um 11:00 Uhr keinen Alkohol mehr im Blut
B) Meine Wahrnehmung, die Reaktionsgeschwindigkeit und das Gesichtsfeld sind durch den Restalkohol nicht eingeschränkt, einem Start steht nichts im Weg
C) Es gibt im Gegensatz zum Autofahren keinen Alkoholgrenzwert und keinen Pilotenscheinenzug
D) Der Restalkohol beeinträchtigt mich so stark, dass ich auf einen Flug verzichte
- 196) Am Vortag war eine Fliegerparty. Du hast nur 3 Stunden geschlafen. Heute möchtest Du bei bestem Wetter zum Fliegen gehen.
A) Das ist kein Problem! Ich bin wenig Schlaf schon gewöhnt
B) Ich trinke im Bergrestaurant 3 Tassen Kaffee und bin dann fit für einen großen Streckenflug
C) Übermüdung führt zu Konzentrationsschwäche und verminderter Leistungsfähigkeit. Ich bleibe heute am Boden
D) Ich nehme noch eine Energiepille von der Party. Damit bin ich der Überflieger
- 197) Sehr locker eingestellte Beingurte können dazu führen, dass der Pilot nicht auf die Sitzfläche kommt sondern in den Beingurten hängt.
A) Dies kann das Steuerverhalten des Schirmes beeinträchtigen
B) Es kann zu Schmerzen in der Leistengegend führen
C) Bereits nach kurzer Zeit kann es durch Versacken des Blutes zu einem Hängetrauma mit nachfolgender Bewusstlosigkeit führen
D) Alle Antworten sind richtig

Richtige Antworten: 122: C; 129: D; 147: D; 149: D; 150: B; 195: D; 196: C; 197: D.

202) Beim Aufziehen in einem steilen Startgelände gilt für die Aufziehtechnik:

- A) geringer Aufziehimpuls in der Zugphase, Hände frühzeitig von den A-Gurten lösen in der Aufstellphase, frühes Anbremsen in der Stabilisierungsphase
- B) starker Aufziehimpuls in der Zugphase, A-Gurte aktiv hochführen in der Aufstellphase, spätes aber starkes Anbremsen in der Stabilisierungsphase
- C) es muss auf eine besonders hohe Laufgeschwindigkeit geachtet werden
- D) es ist wichtig, den Schirm möglichst schnell aufzuziehen, deshalb muss das Aufziehen mit großer Energie erfolgen

203) Beim Aufziehen gelten folgende Grundsätze für die Lauftechnik:

- A) Zugphase mit wenigen kräftigen Gehschritten, Aufstellphase mit Tempo-Verlangsamung (auf die Kappe warten), in der Stabilisierungsphase wieder leichte Tempo-Erhöhung (mit dem Schirm mitgehen)
- B) Zugphase mit vielen, schnellen Laufschritten, Aufstellphase mit Tempo-Erhöhung (die Kappe dynamisch hochbringen), in der Stabilisierungsphase wieder Tempo-Reduzierung und volles Anbremsen
- C) So schnell wie möglich, damit man rasch in der Luft ist
- D) Zugphase mit wenigen kräftigen Gehschritten, Aufstellphase mit Tempo-Erhöhung (die Kappe beim Steigen unterstützen), in der Stabilisierungsphase wieder leichte Tempo-Reduzierung (um die Kappe gut kontrollieren zu können)

204) Der Partnercheck

- A) ersetzt den eigenen Startcheck
- B) ist nur bei Ehe- bzw. Lebenspartnern vorgeschrieben
- C) macht nur bei Schulungsflügen Sinn
- D) ist die optische Kontrolle durch einen anderen Piloten, ob Gurtschließen, Tragegurte, Steuerleinen, Beschleuniger vor dem Start korrekt eingehängt/verschlossen sind

206) Abbildung 35: Die auf der Abbildung gezeigte Haltung des Steuergriffes

- A) ist empfehlenswert, weil sie einen direkten Kontakt zur Steuerleine ermöglicht und präzises Steuern im Zugbereich erlaubt
- B) ist nicht empfehlenswert, weil der Steuerweg zu stark verkürzt wird
- C) ist nicht empfehlenswert, weil in Notsituationen der Steuergriff nicht sofort losgelassen werden kann
- D) sollte nur beim Thermikfliegen gewählt werden

207) Abbildung 36: Die auf der Abbildung gezeigte Haltung des Steuergriffes

- A) sollte dann gewählt werden, wenn Manöver mit erhöhtem Anstellwinkel geflogen werden, wie Ohrenanlegen, B-Stall
- B) ist empfehlenswert, weil sie einen direkten Kontakt zur Steuerleine ermöglicht und präzises Steuern im Zugbereich erlaubt
- C) ist nicht empfehlenswert, weil der Steuerweg zu stark verkürzt wird
- D) sollte nur beim Thermikfliegen gewählt werden

208) Was ist richtig?

- A) Aufziehphase - Stabilisierungsphase - Kontrollphase - Entscheidung für Start oder Abbruch
- B) Aufziehphase - Stabilisierungsphase - Kontrollphase - Beschleunigungsphase
- C) Aufziehphase - Stabilisierungsphase - Kontrollphase - Startabbruch
- D) Aufziehphase - Stabilisierungsphase - Kontrollphase - Start

Richtige Antworten: 202: A; 203: A; 204: D; 206: A; 207: A; 208: A.

209) Die Grundstellung der Steuerleinen im Flug ist

- A) zwischen den Geschwindigkeiten des besten Gleitens und des geringsten Sinkens, leicht angebremst
- B) ganz gelöst, bei der Geschwindigkeit des besten Gleitens
- C) unterhalb der Geschwindigkeiten des geringsten Sinkens, ca. 50% Bremse
- D) nicht vorgegeben und variiert von Schirm zu Schirm

210) Die grundlegende Kurven-Steuertechnik beim Gleitschirmfliegen

- A) Grundstellung - Blick in Kurvenrichtung - Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite - Nachlassen der Außenbremse - Betätigen der Innenbremse
- B) Grundstellung - Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite - Nachlassen der Außenbremse - Betätigen der Innenbremse
- C) Grundstellung - Blick in Kurvenrichtung - Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite - Betätigen der Innenbremse - Nachlassen der Außenbremse
- D) Grundstellung - Blick in Kurvenrichtung - Gewichtsverlagerung gegen die Kurvenseite - Nachlassen der Außenbremse - Betätigen der Innenbremse

212) Du kommst zum Startplatz. Bevor Du mit Deinen Startvorbereitungen beginnst, solltest Du

- A) eine Zigarette rauchen, das beruhigt
- B) Dich in Ruhe hinsetzen, Wind, Wetter, Startbedingungen und die Piloten in der Luft beobachten und für Dich selbst analysieren, ob die Flugbedingungen ohne jeden Zweifel geeignet sind und mit dem persönlichen Können beherrscht werden
- C) Mit den anwesenden Fliegerkollegen einen regen Austausch beginnen, es gibt ja immer so viel zu erzählen, z.B. von der letzten Clubmeisterschaft, von den neuesten Schirme, etc.
- D) Dir auf jeden Fall einen freien Platz auf dem Startplatz sichern und schon mal Deinen Schirm auslegen

Richtige Antworten: 209: A; 210: A; 212: B.

Offene Frage:

Unmittelbar vor dem Start erfolgt der so genannte „5-Punkte-Startcheck“. Welches sind die fünf Punkte, und was wird unter den jeweiligen Punkten überprüft?

Antwort:

5-PUNKTE-STARTCHECK

1. PILOT

- Beingurte zu
- Brustgurt zu
- Karabiner zu
- Helm auf und zu

2. LEINEN

- Speedsystem eingehängt, Splinte vom Retter verschlossen
- Komplette Tragegurte über dem Arm
- Leinen frei, unverdreht und alle über dem Schirm
- Bremsleinen frei und außen frei

3. SCHIRM

- Eintrittskante geöffnet
- Pilot steht mittig vor dem Schirm

4. WIND

- Richtung und Stärke OK

5. LUFT-/START-RAUM

- Zu allen Seiten frei

Bilder für Fragen aus "Flugpraxis, Verhalten in besonderen Fällen, Menschliche Leistungsfähigkeit, Natur- und Umweltschutz"

Abbildung Nr.: 17



Abbildung Nr.: 18



Abbildung Nr.: 21



Abbildung Nr.: 30



Abbildung Nr.: 35



Abbildung Nr.: 36



Abbildung Nr.: 53



Abbildung Nr.: 54



Luftrecht

- 5) In Deutschland ist der DHV der Beauftragte des Bundesverkehrsministeriums für:
- A) Ultraleichtfliegen
 - B) Drachen- Gleitschirm- und Segelfliegen
 - C) Drachen- und Gleitschirmfliegen
 - D) Fallschirmspringen, Drachen- und Gleitschirmfliegen
- 12) Die Stückprüfung eines Hängegleiters oder Gleitschirms in Deutschland
- A) wird von DHV durchgeführt und auf der Musterprüfplakette des Gerätes mit Datum und Unterschrift dokumentiert
 - B) wird vom Hersteller durchgeführt und auf dem Gerät mit Datum und Unterschrift dokumentiert
 - C) wird vom Fachhändler durchgeführt und auf der Musterprüfplakette des Gerätes mit Datum und Unterschrift dokumentiert
 - D) wird vom Piloten durchgeführt und auf der Musterprüfplakette des Gerätes mit Datum und Unterschrift dokumentiert
- 13) Bei der Stückprüfung
- A) werden Belastungstest, Flugtest und Detailprüfung durchgeführt
 - B) werden einzelne Stücke (Stichproben) hinsichtlich ihrer Festigkeit bis zum Bruch belastet
 - C) werden Weiterreißfestigkeit und Luftdurchlässigkeit des Tuches bei jedem neuen Gerät getestet
 - D) wird die Übereinstimmung jedes Gerätes mit dem von der DAkkS-akkreditierten Prüfstelle getesteten Muster überprüft und bestätigt
- 15) Der Erstflug (Einfliegen) eines fabrikneuen Gleitschirms
- A) ist Bestandteil der Stückprüfung und wird vom Hersteller durchgeführt oder an den Verkäufer (Fachhändler) delegiert
 - B) ist nicht Bestandteil der Stückprüfung und kann vom Piloten selbst durchgeführt werden
 - C) ist nur Fluglehrern erlaubt
 - D) ist nur Piloten mit einer Prototypengenehmigung erlaubt
- 16) Der Zeitabstand für die turnusgemäße Nachprüfung von Gleitschirmen in Deutschland und Österreich
- A) beträgt 36 Monate
 - B) beträgt 24 Monate
 - C) beträgt 150 Flugstunden
 - D) wird vom Hersteller in der Betriebsanweisung des Gerätes vorgegeben
- 17) Wer darf Nachprüfungen von Gleitschirmen in Deutschland durchführen?
- A) Vom Hersteller anerkannte Nachprüfbetriebe
 - B) Der Hersteller des Gerätes
 - C) Bei eigengenutzten Geräten der Halter selbst, sofern er die in der Betriebsanweisung des Gerätes aufgeführten Vorgaben des Herstellers erfüllt
 - D) Alle sind richtig
- 21) Von der Musterprüfung abweichende bauliche Veränderungen
- A) sind zulässig, wenn das Gerät ausschließlich vom Halter selbst genutzt wird
 - B) sind zulässig, wenn sie von einem Fluglehrer vorgenommen werden
 - C) sind zulässig, wenn das Gerät dadurch sicherer wird
 - D) sind unzulässig
- 25) Wer ist verantwortlich für die Lufttüchtigkeit des Gerätes?
- A) Der Halter bzw. der Pilot
 - B) Der Hersteller
 - C) Der DHV bzw. ÖAeC
 - D) Immer nur der Pilot, der das Gerät benutzt

Richtige Antworten: 5: C; 12: B; 13: D; 15: A; 16: D; 17: D; 21: D; 25: A;

- 29) Das regelmäßige Einholen von Informationen, ob ein Fluggerät von einer Sicherheitsmitteilung oder angeordneten Nachprüfung betroffen ist,
- A) gehört zu den Pflichten der Beauftragten (DHV bzw. ÖAeC)
 - B) gehört zu den Pflichten des Herstellers
 - C) gehört zu den Pflichten des Piloten bzw. des Halters
 - D) Alle Antworten sind richtig
- 36) Die Ausbildung zum Gleitschirmpiloten (Paragleiterpiloten)
- A) wird vom DHV bzw. ÖAeC durchgeführt
 - B) wird von den Fliegerclubs durchgeführt
 - C) kann durch routinierte Piloten in Form einer Einweisung stattfinden
 - D) darf nur in einer zugelassenen Flugschule erfolgen
- 37) Praktische Gleitschirm-Flugausbildung darf in Österreich und in Deutschland
- A) nur von geeigneten Personen durchgeführt werden
 - B) nur von Personen mit einer Lehrberechtigung für Gleitschirmfliegen/Paragleiten durchgeführt werden
 - C) auch von Segelflug- Ultraleicht- und Motorflugehrern durchgeführt werden
 - D) auch von Berg- und Skiführern durchgeführt werden
- 41) Welche Aussagen zum Lernausweis in Deutschland sind richtig?
- A) Er kann nach abgeschlossener Grundausbildung für maximal 36 Monate ausgestellt werden
 - B) Er erlaubt Flüge in dem Gelände, in welchem die Grundausbildung stattgefunden hat
 - C) Die Flugschule kann ihn mit Auflagen versehen
 - D) Alle sind richtig
- 57) Die Verantwortung über die Führung eines Luftfahrzeuges hat immer der
- A) Halter
 - B) Eigentümer
 - C) Versicherer
 - D) Pilot
- 58) Das Mindestalter für den Beginn der Gleitschirmausbildung in Deutschland und Österreich ist
- A) 14 Jahre
 - B) 16 Jahre
 - C) 18 Jahre
 - D) nicht vorgeschrieben

Richtige Antworten: 29: C; 36: D 37: B; 41: D; 57: D; 58: A.

- 60) Pilot A kreist in einem Thermikbart linksherum. Später fliegt 100 Meter unterhalb Pilot B in die Thermik ein. Wie muss sich dieser verhalten?
- A) Er muss die Thermik sofort wieder verlassen, weil stets nur ein Pilot in einem Thermikbart kreisen darf
 - B) Er muss die gleiche Drehrichtung wählen wie Pilot A
 - C) Er muss rechtsherum in der Thermik kreisen, weil sich so beide Piloten besser beobachten können
 - D) Für diese Situation gibt es keine Regel
- 61) Wer ist für die Überprüfung des Luftfahrzeuges vor dem Flug verantwortlich?
- A) Der Pilot
 - B) Der Halter
 - C) Der Eigentümer
 - D) Der Startleiter
- 62) Fluggelände für Gleitschirme in Deutschland
- A) müssen nicht zugelassen werden
 - B) müssen vom DHV oder der zuständigen Landesluftfahrtbehörde zugelassen werden
 - C) müssen vom LBA zugelassen sein
 - D) müssen immer nach § 6 LuftVG zugelassen sein
- 66) Abbildung 24: Die Abbildung zeigt die Begegnung zweier Fluggeräte im freien Luftraum. Wie haben sich die Piloten zu verhalten?
- A) Beide weichen nach links aus
 - B) Der Gleitschirm muss nach links, der Drachen nach rechts ausweichen
 - C) Für diese Situation gibt es keine Ausweichregel
 - D) Beide weichen nach rechts aus
- 67) Abbildung 25: Die Abbildung zeigt die Begegnung zweier Fluggeräte am Hang. Welche Ausweichregel gilt?
- A) Beide weichen nach links aus
 - B) Der Pilot, der den Hang an seiner linken Seite hat muss nach rechts ausweichen
 - C) Der Pilot, der den Hang an seiner rechten Seite hat muss nach links ausweichen
 - D) Der Pilot, der den Hang an seiner linken Seite hat muss nach links ausweichen
- 68) Abbildung 26: Die Abbildung zeigt zwei Fluggeräte im freien Luftraum auf sich kreuzenden Kursen in annähernd gleicher Höhe. Welche Ausweichregel gilt?
- A) Der von links kommende muss ausweichen. Die Ausweichrichtung ist nicht vorgeschrieben
 - B) Der von rechts kommende muss ausweichen. Die Ausweichrichtung ist nicht vorgeschrieben
 - C) Der von rechts kommende muss nach links ausweichen
 - D) Der von links kommende muss nach rechts ausweichen
- 69) Abbildung 29: Die Abbildung zeigt zwei unterschiedlich schnelle Fluggeräte in annähernd gleicher Höhe hintereinander im Geradeausflug. Wie muss der Schnellere den Langsameren überholen?
- A) Rechts an ihm vorbeifliegen
 - B) Links an ihm vorbeifliegen
 - C) Rechts oder links, mit sicherem Abstand an ihm vorbei fliegen
 - D) Überholen ist nicht erlaubt
- 70) Beim Kreisen in der Thermik
- A) müssen alle Piloten in die Richtung kreisen, die der höchste in der Thermik befindliche Pilot gewählt hat
 - B) müssen alle Piloten rechtsherum kreisen
 - C) müssen alle Piloten linksherum kreisen
 - D) müssen alle Piloten in die Richtung kreisen, die der erste Pilot, der in die Thermik eingeflogen, ist gewählt hat

Richtige Antworten: 60: B; 61: A; 62: B 66: D; 67: B; 68: A; 69: C; 70: D.

- 71) Wie muss beim Thermikflug ausgewichen werden?
- A) Beim Einflug in die Thermik muss den darin kreisenden Fluggeräten ausgewichen werden, beim Kreisen in der Thermik ist jeder für die Einhaltung eines sicheren Abstandes verantwortlich
 - B) Das langsamer steigende Luftfahrzeug muss dem schneller steigenden Luftfahrzeug ausweichen
 - C) Der Gleitschirm muss dem Hängegleiter ausweichen
 - D) Gleitschirme und Hängegleiter müssen den Segelflugzeugen ausweichen
- 72) Bei einem Flug in Deutschland oder Österreich nähern sich ein Gleitschirm und ein Segelflugzeug auf etwa gleicher Höhe mit kreuzenden Kursen an. Welche Ausweichregel gilt für diesen Fall?
- A) Beide weichen nach rechts aus
 - B) Das von links kommende Luftfahrzeug ist ausweichpflichtig
 - C) Das von rechts kommende Luftfahrzeug ist ausweichpflichtig
 - D) Das Segelflugzeug muss dem Gleitschirm ausweichen
- 74) Ein Ultraleichtflugzeug und ein Gleitschirm nähern sich auf kreuzendem Kurs in annähernd gleicher Höhe. Welches Luftfahrzeug muss ausweichen?
- A) Das motorgetriebene Luftfahrzeug, auch wenn es von rechts kommt
 - B) Der Gleitschirm, wenn er von links kommt
 - C) Beide müssen nach rechts ausweichen
 - D) Beide müssen nach links ausweichen
- 75) Im Landeanflug
- A) hat das höher fliegende Luftfahrzeug dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen
 - B) hat das tiefer fliegende Luftfahrzeug dem höher fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen
 - C) hat das langsamer fliegende Luftfahrzeug dem schneller fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen
 - D) hat das schneller fliegende Luftfahrzeug dem langsamer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen
- 76) Unmittelbar vor dem Einleiten einer Kurve
- A) muss der Pilot einen Blick in den Rückspiegel werfen
 - B) muss der Pilot laut rufen, um andere auf sein bevorstehendes Kurvenmanöver aufmerksam zu machen
 - C) muss sich der Pilot davon überzeugen, dass der geplante Flugweg frei ist und keine Kollisionsgefahr besteht
 - D) muss der Pilot durch Handzeichen sein Vorhaben anderen Piloten ankündigen
- 86) Passagierflüge mit Gleitschirmen
- A) dürfen ausschließlich von Fluglehrern durchgeführt werden
 - B) dürfen nur von Piloten durchgeführt werden, die eine Passagierflugberechtigung besitzen
 - C) Dürfen von besonders erfahrenen Piloten mit unbeschränkter Lizenz bzw. Paragleiterschein mit Überlandberechtigung durchgeführt werden
 - D) sind verboten
- 94) Wer mit dem Gleitschirm fliegt, obwohl er infolge Alkoholgenußes in der Wahrnehmung seiner Aufgaben behindert ist, handelt
- A) leicht fahrlässig aber nicht strafbar
 - B) leichtsinnig aber nicht strafbar
 - C) strafbar
 - D) nicht gegen luftrechtliche Vorschriften
- 95) Welche Haftungsregel trifft zu?
- A) Bei schuldhafter Schadensverursachung ist der Pilot zum Schadenersatz verpflichtet
 - B) Auch ohne Verschulden kann der Halter bzw. der Versicherer zum Schadenersatz verpflichtet sein
 - C) In der Luftfahrt gibt es sowohl Verschuldens- als auch Gefährdungshaftung
 - D) Alle sind richtig

Richtige Antworten: 71: A; 72: B; 74: A; 75: A 76: C; 86: B; 94: C; 95: D.

- 117) Du naherst Dich einem Thermikbart, in welchem schon zwei andere Gleitschirme linksherum kreisen. Wie verhältst Du Dich?
- A) Da ich von rechts komme bin ich bevorrechtigt. Ich darf ich in den Thermikbart einfliegen, die anderen Gleitschirme müssen mir ausweichen.
 - B) Ich darf nicht in den Thermikbart einfliegen, weil sich darin nie mehr als zwei Fluggeräte befinden dürfen.
 - C) Ich darf mit Drehrichtung links in den Thermikbart einfliegen, wenn ich die darin bereits kreisenden Piloten nicht behindere oder gefährde. Die Ausweichpflicht liegt bei mir.
 - D) Ich mache mit lautem Rufen auf mich aufmerksam und fordere so die im Thermikbart befindlichen Piloten auf, mir Platz zu machen.
- 119) Mehrere Piloten soaren im Hangaufwind oberhalb der Hangkante. In dieser Situation:
- A) Gelten die Hangflugregeln, d.h. die Piloten, die den unterhalb liegenden Hang zu ihrer linken Seite haben, müssen entgegenkommenden Fluggeräten ausweichen
 - B) Gelten die Hangflugregeln nicht, da es sich um freien Luftraum handelt
 - C) Gilt rechts vor links
 - D) Gilt, dass entgegen kommende beide nach rechts auszuweichen haben
- 123) Welche Grundregel gilt, wenn mehrere Gleitschirm- oder Drachenflieger in einem begrenzten Luftraum fliegen?
- A) Das Recht des Stärkeren
 - B) Immer rechts vor links
 - C) Nur der jeweils Ausweichpflichtige ist für die Einhaltung eines sicheren Abstandes verantwortlich
 - D) Jeder hat sich, unabhängig von konkreten Ausweichpflichten, so zu verhalten, dass es nicht zu gefährlichen Annäherungen kommen kann
- 125) Abbildung 34: Die Abbildung zeigt die Begegnung zweier Fluggeräte, die oberhalb des Hanges im Hangaufwind fliegen. Welche Ausweichregel gilt?
- A) Beide weichen nach links aus
 - B) Der Pilot, der den Leebereich an seiner linken Seite hat muss nach rechts ausweichen
 - C) Der Pilot, der den Leebereich an seiner rechten Seite hat muss nach links ausweichen
 - D) Der Pilot, der den Hang an seiner linken Seite hat muss nach links ausweichen
- 128) Wie verhalten sich Ausweichpflichtiger und nicht Ausweichpflichtiger richtig?
- A) Der Ausweichpflichtige beginnt frühzeitig und deutlich mit dem Ausweichen und stellt einen großen Sicherheitsabstand her
 - B) Der nicht Ausweichpflichtige behält Kurs und Geschwindigkeit bei, damit sein Flugweg für den Ausweichpflichtigen berechenbar ist
 - C) Beide legen ein besonderes Augenmerk auf einen großen Sicherheitsabstand, damit es auch bei unerwarteten Vorkommnissen, wie Böen-/Thermikeinwirkung oder Einklapper, nicht zu einer gefährlichen Annäherung kommt
 - D) Alle sind richtig
- 138) Abbildung 48: Die Abbildung zeigt die luftrechtlich vorgeschriebene Kennzeichnung eines Gleitschirms. Wann wurde dieses Gerät vom Hersteller stuckgepruft und wann muss es zur ersten Nachprüfung?
- A) Stückprüfung erfolgte 07/2015, erste Nachprüfung ist fällig 7/2017 oder nach 100 Flugstunden, je nachdem, was früher eintritt
 - B) Stückprüfung erfolgte 07/2015, erste Nachprüfung ist fällig 7/2017
 - C) Stückprüfung erfolgte 07/2015, erste Nachprüfung ist fällig nach 100 Flugstunden
 - D) Stückprüfung erfolgte 07/2015, erste Nachprüfung ist fällig 7/2017 oder nach 100 Flugstunden durch die Prüfstelle des DHV

Richtige Antworten: 117: C; 119: A; 123: D; 125: B; 128: D; 138: A.

Bilder für Fragen aus "Luftrecht"

Abbildung Nr.: 24

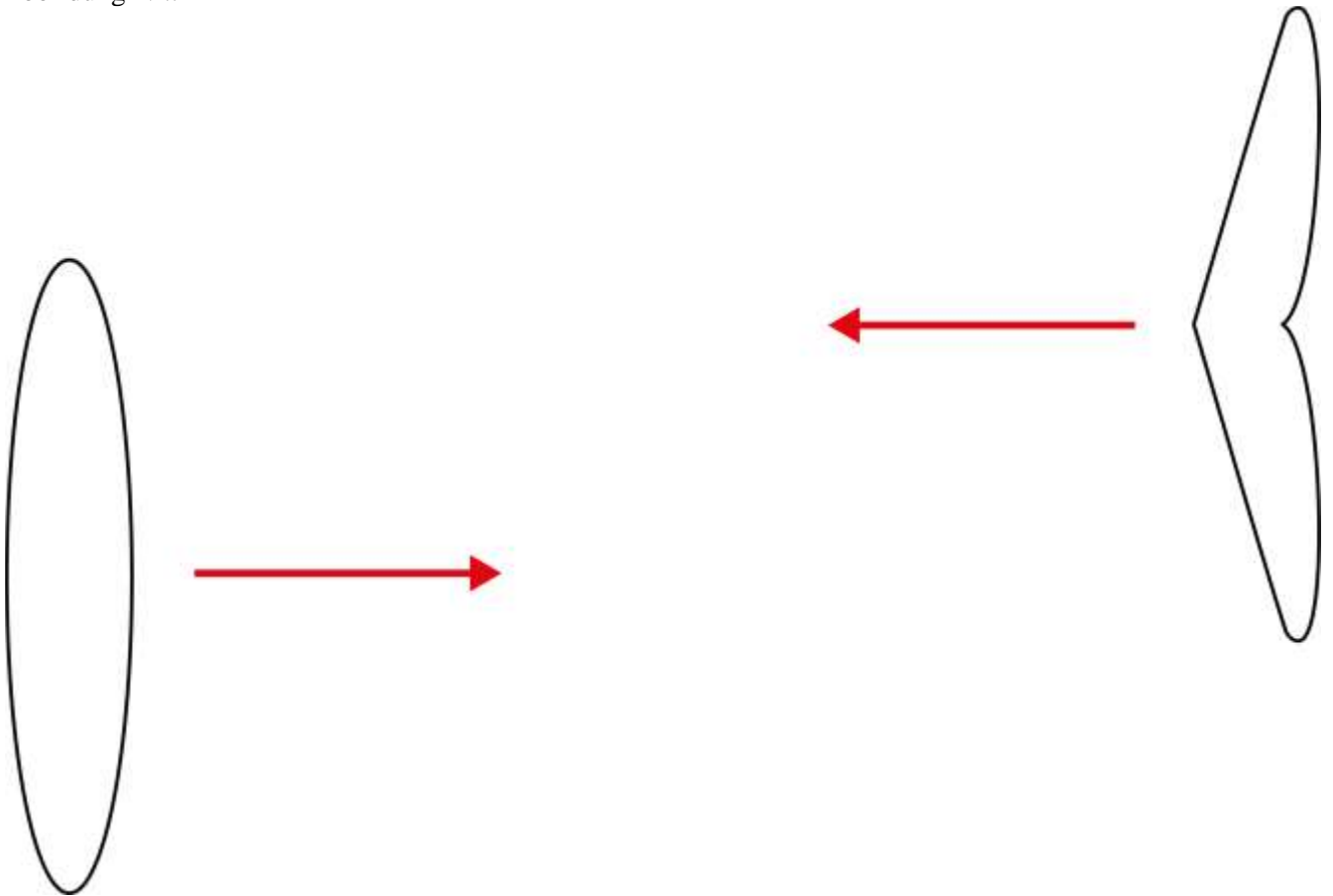


Abbildung Nr.: 25

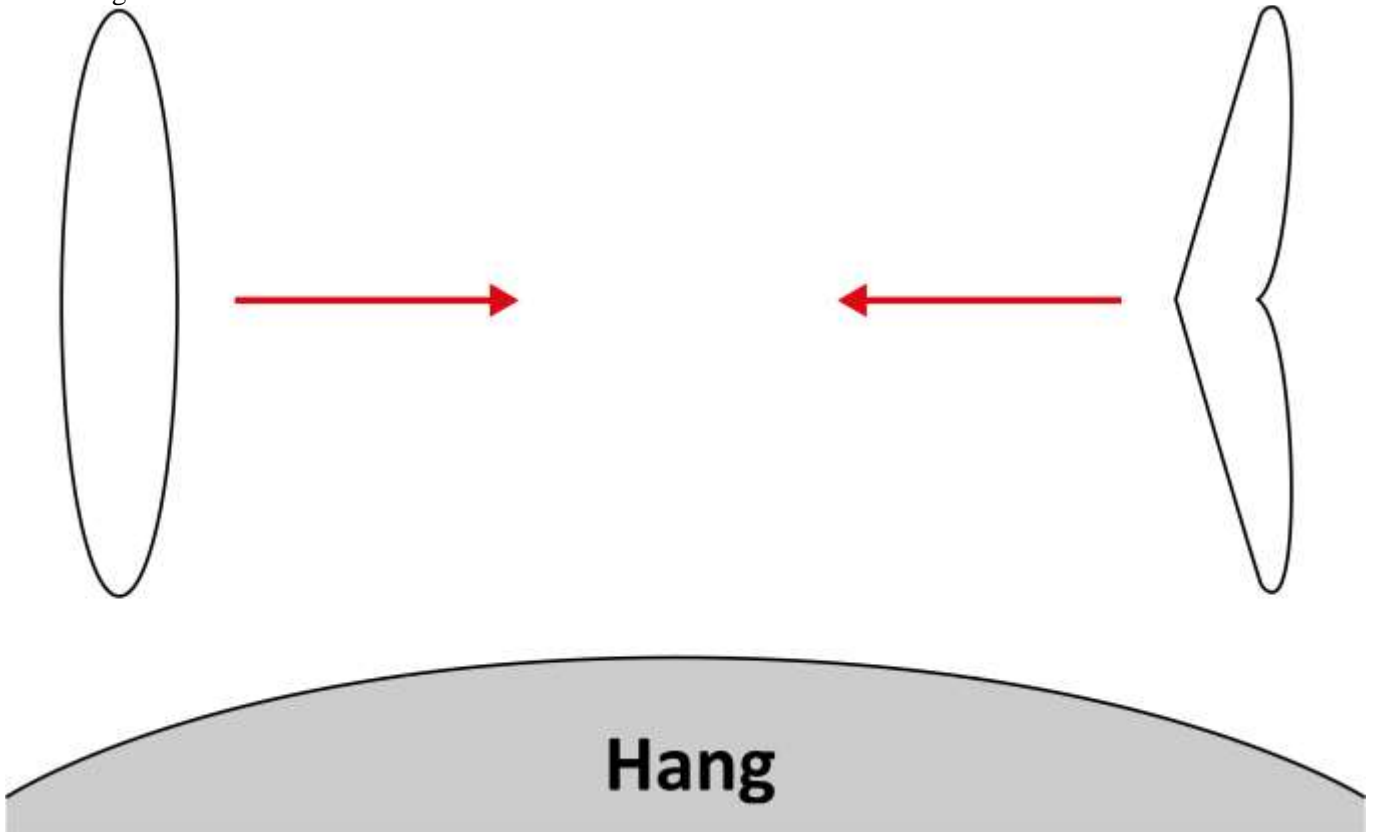


Abbildung Nr.: 26

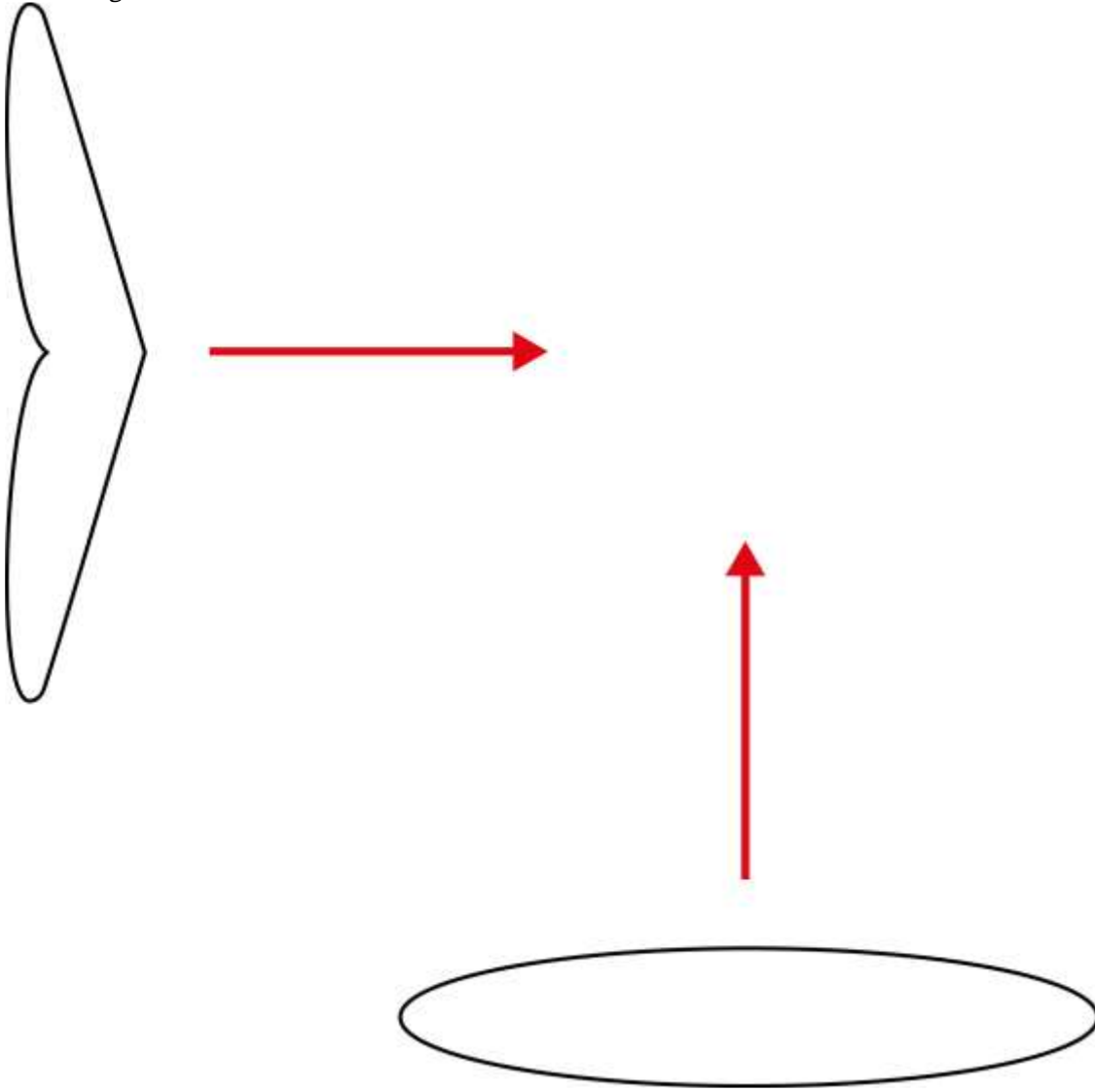


Abbildung Nr.: 29

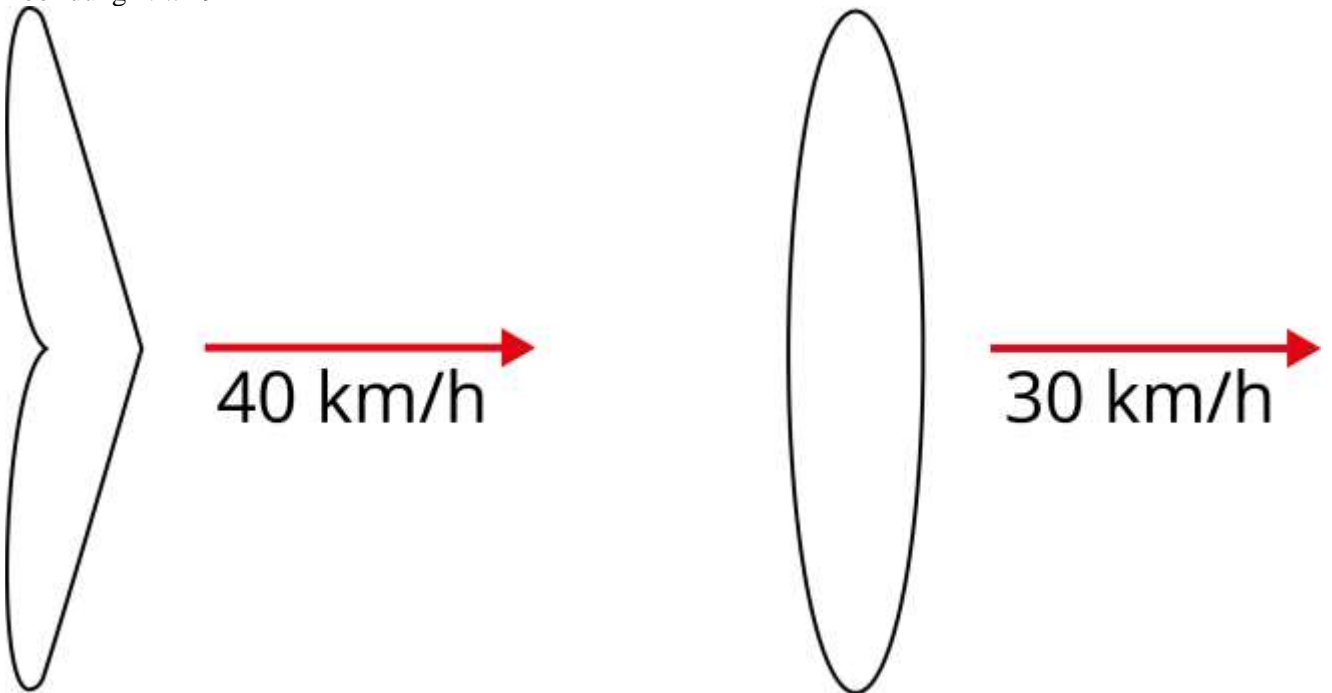
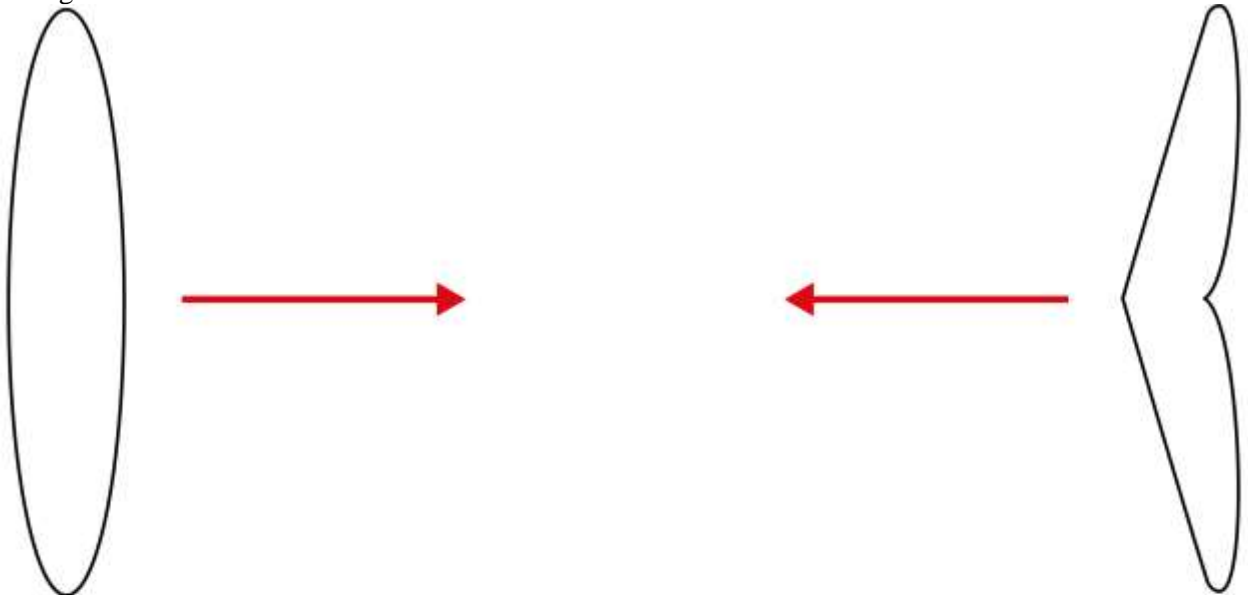


Abbildung Nr.: 33



Abbildung Nr.: 34



Leeseite oberhalb des Hangs

Abbildung Nr.: 48

Bolero S		Serial number B E 0 3 - K 7 0 0 0 4 3 0							
Type of product <i>Gerätetyp</i>	Paraglider		Size <i>Größe</i>	<input type="radio"/> XS	<input type="radio"/> S	<input checked="" type="radio"/> M	<input type="radio"/> L	<input type="radio"/> XL	
Number of seats <i>Anzahl Sitze</i>	1	Number of risers <i>Anzahl Tragpunkte</i>	3	Weight in flight (kg) <i>Startgewicht</i>	65-85	75-95	85-105	95-115	105-125
Accelerator <i>Beschleuniger</i>	Yes	Trimmer	No	Projected area (m ²) <i>Projizierte Fläche</i>	20.94	22.8	24.74	26.76	28.25
Periodic inspection after <i>Regelmäßige Nachprüfungen nach</i>	24 months or 100 flight hours <i>24 Monaten oder 100 Flugstunden</i>			Weight of glider (kg) <i>Gewicht des Gleitflüglers ca.</i>		5.6	5.8	6.1	
Test regulations & Standards applied <i>Angeordnete Prüfverfahren & Normen</i>	EN 926 & LTF 91/09			Type test ref. no. [EN] <i>Musterprüf-Nr. [LTF]</i>	DHV 65-	DHV 65-01	DHV 65-01	DHV 65-01	DHV 65-
Laboratory <i>Prüfstelle</i>	DHV			Class <i>Klasse</i>		A	A	A	
<p>This model has been tested according to the applicable standards. It corresponds with the tested sample and is airworthy. Dieses Luftgerät wurde gemäß den luftrechtlichen Vorschriften in Deutschland stückgeprüft. Es stimmt mit dem geprüften Muster überein und ist lufttüchtig. Warning: Read the operating manual before using this equipment. / Vor Gebrauch Betriebsanweisung lesen.</p>				 GIN GLIDERS INC. Inspected by <i>Stückgeprüft durch</i>		Month / Year <i>Monat / Jahr</i> <i>pasport</i> 07 / 15			
				www.gingliders.com G I N gis@gingliders.com					

Meteorologie

- 11) Hauptgefahren bei Föhn sind
- A) Extreme Windgeschwindigkeiten
 - B) Auch in zunächst windgeschützten Lagen sehr rascher Föhndurchbruch möglich
 - C) Heftige Turbulenz, z.T. ortsfest (Föhnrotoren, unmittelbares Lee), z.T. aber auch weit "abschwimmende" Wirbel
 - D) Alle sind richtig
- 12) Der einzig sicherer Hinweis auf eine Föhnlage ergibt sich aus
- A) dem Flugwetterbericht mit Föhnprognose (Druckdiagramm) und aktuellen Windmeldungen von Messstationen im Vorhersagebereich
 - B) dem für Föhn typischen Wolkenbild
 - C) aus den Windverhältnissen am Startplatz
 - D) aus den guten Sichtweiten im Fluggebiet
- 29) Bei Wind aus 225° mit 20 km/h
- A) Tritt am SO-Hang ideale Anströmung auf, am NW-Hang bildet sich hingegen ein Lee aus
 - B) Kommt der Wind an einem S-Hang schräg von vorne rechts, die nach N ausgerichteten Seite des Berges befindet sich im Lee
 - C) Werden ausschließlich W-Hänge günstig angeströmt
 - D) Sind nur an nordost-gerichteten Hängen- und Bergflanken Leebedingungen zu erwarten
- 31) Wo wird beim Soaring im dynamischen Aufwindfeld eines breiten, gut angeströmten Hanges die größte Höhe erreicht?
- A) Direkt über dem Hangscheitel
 - B) Etwas hinter dem Hang (abgelöste Strömung)
 - C) Deutlich vor dem Hangscheitel
 - D) Im Bereich von Hangeinschnitten, weil die Strömung dort am stärksten ist
- 50) Nenne die wesentlichsten Gewittergefahren für Flieger.
- A) Extreme Turbulenz mit unkontrollierbaren Flugzuständen, Sicht und Orientierungsverlust sowie der Gefahr von Blitzeinschlägen
 - B) Rasende Höhengewinne mit Folgeproblemen durch rapide Temperatur-, Sauerstoff- und Druckabnahme
 - C) Starkniederschläge (Regen, Graupel, Hagel) mit heftigen Abwinden und weiter horizontaler Ausbreitung von starken und böigen Kaltluftmassen
 - D) Alle sind richtig
- 52) Welche Wettersituationen stellen für alle Piloten eine große Gefahr dar?
- A) Kaltfrontdurchgänge und Gewitter
 - B) Föhn
 - C) Leethermik
 - D) Alle sind richtig

Richtige Antworten: 11: D; 12: A; 29: B; 31: C; 50: D; 52: D.

- 67) Lassen sich alle kritischen Änderungen der meteorologischen Flugbedingungen vor Ort durch aufmerksames Beobachten zuverlässig und rechtzeitig erfassen?
- A) Ja, ein routinierter Pilot und aufmerksamer Beobachter erkennt das Aufkommen von Gefahren immer rechtzeitig
 - B) Nein, deshalb ist es wichtig, den Radio-Wetterbericht morgens zu hören
 - C) Nein, manchmal braucht man Glück, um einer völlig unerwarteten Wettergefahr wie plötzlich einbrechender Föhn oder einem sich blitzschnell aufbauenden Gewitter heil zu entkommen
 - D) Viele ungünstige Wetteränderungen kündigen sich gut an, aber manche Änderungen erfolgen so atypisch oder so schnell, dass nur Vorinformation durch den aktuellen Flugwetterbericht unliebsame Überraschungen verhindert

- 106) Welche Gefahr ist bei Annäherung an ein Gewitter gegeben?
- A) Die Böenwalze, mit hohen Windgeschwindigkeiten und starken Turbulenzen
 - B) Hagel und heftige Regenschauer
 - C) Starke Auf- und Abwinde
 - D) Alle sind richtig

- 107) Bei welcher Front ist die Gewitterbildung am wahrscheinlichsten? Bei einer
- A) Warmfront
 - B) Kaltfront
 - C) Okklusion mit Warmfrontcharakter
 - D) Warm- und Kaltfront

- 116) Landung bei starkem Wind (25 km/h) auf einem Landeplatz, der luvseitig von einer 10 Meter hohen Gebäude- und Baumreihe begrenzt wird. Welche Aussagen sind richtig?
- A) Hindernisse an der Luvseite haben keinen Einfluss auf die Strömung des Windes
 - B) Starke Turbulenzen sind leeseitig der Hindernisse bis zu einem Abstand des 10-fachen der Hindernishöhe zu erwarten
 - C) Starke Turbulenzen sind luvseitig der Hindernisse bis zu einem Abstand des 10-fachen der Hindernishöhe zu erwarten
 - D) Starke Turbulenzen sind unmittelbar hinter den Hindernissen zu erwarten

- 125) Wie bezeichnet man a) die dem Wind zugewandte Seite und b) die dem Wind abgewandte Seite
- A) a) Backbord b) Steuerbord
 - B) a) Luv b) Lee
 - C) a) Lee b) Luv
 - D) a) Luu b) Lev

- 127) Abbildung 49: Welche Aussage zu der Abbildung ist richtig?
- A) 1 bezeichnet ein Leegebiet mit Turbulenzen und Abwind, 3 ein Luvgebiet mit Aufwind und 2 ist ein Haus
 - B) 1 bezeichnet die Aufwindzone (Luvseite) eines Hanges, 2 und 3 sind Leegebiete mit Turbulenzen und Abwind
 - C) Mit 20 km/h ist der Wind so schwach, dass sich keine Luv- und Leegebiete bilden
 - D) 1 bezeichnet die Aufwindzone (Luvseite) eines Hanges, 2 und 3 sind völlig windstille Bereiche, die für einen Flug bzw. eine Landung mit dem Gleitschirm ideal sind

- 130) "Die Gleitschirmflieger wurden von einer Kaltfront überrascht". Welche Aussage ist richtig?
- A) Kaltfronten sind für Meteorologen schwer prognostizierbar und bilden sich meist völlig unerwartet
 - B) Kaltfronten brechen urplötzlich ins Fluggebiet ein, und können dadurch auch Piloten, die eine gute Flugvorbereitung gemacht haben, überraschen
 - C) Kaltfronten können zwar nur schwer prognostiziert werden, sind aber lange vor ihrem Erscheinen anhand von Vorzeichen wie allmähliche Verdichtung der Cirren, langsames Absinken der Wolkenuntergrenze, Einsetzen leichten Regens, erkennbar
 - D) Kaltfronten werden in den Flugwetterberichten sehr zuverlässig prognostiziert. Wer sich von einer Kaltfront überraschen lässt, hat einen groben Fehler in seiner Flugvorbereitung gemacht.

Richtige Antworten: 67: D; 106: D; 107: B; 116: B; 125: B; 127: B; 130: D.

Bilder für Fragen aus "Meteorologie"

Abbildung Nr.: 27

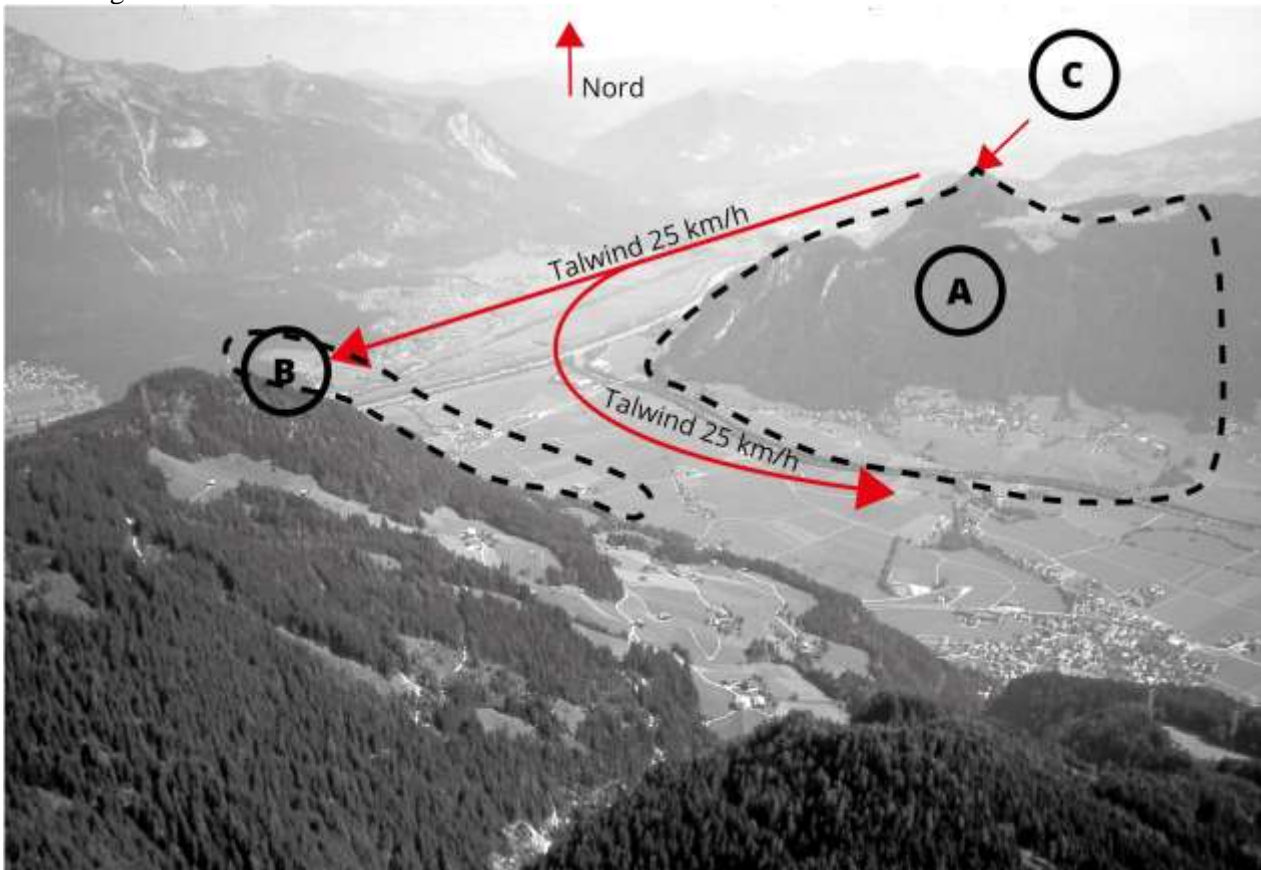


Abbildung Nr.: 28

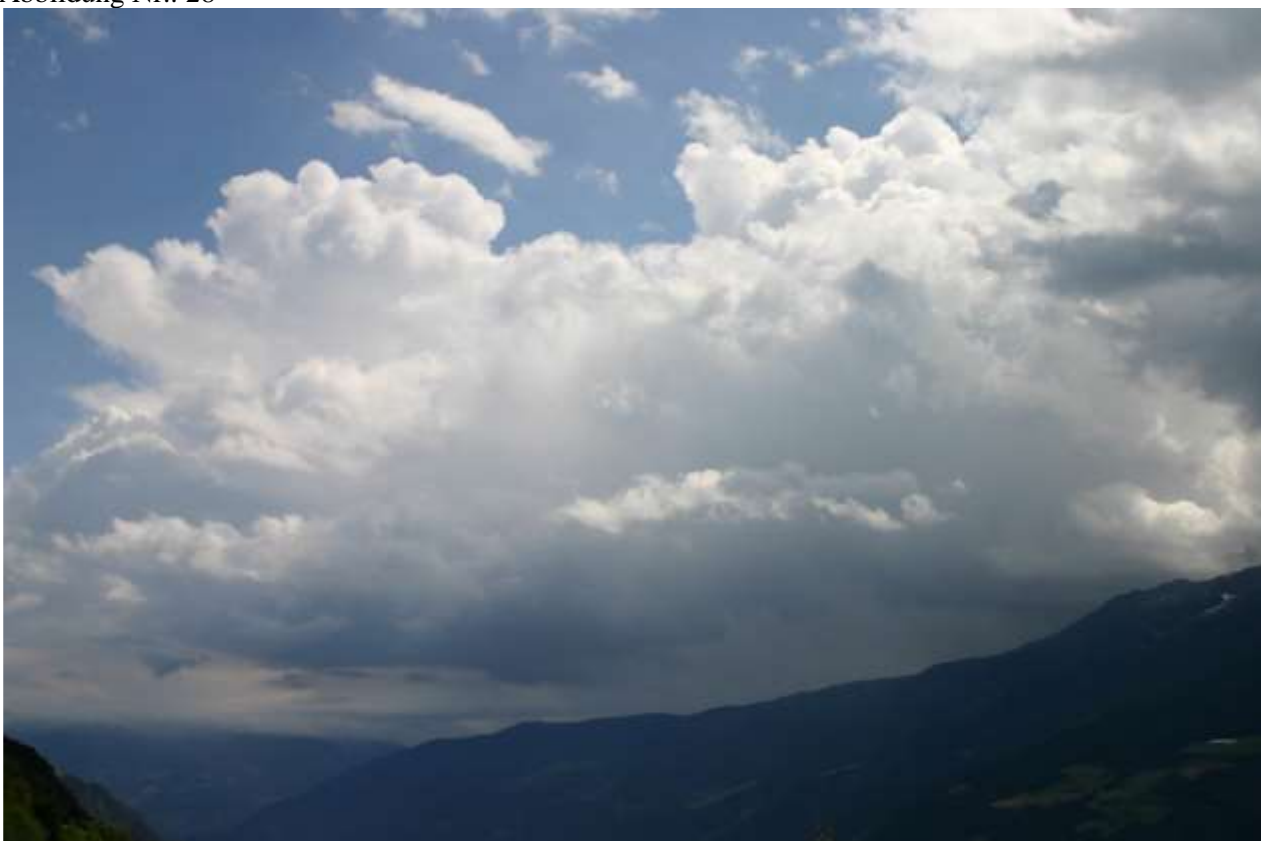
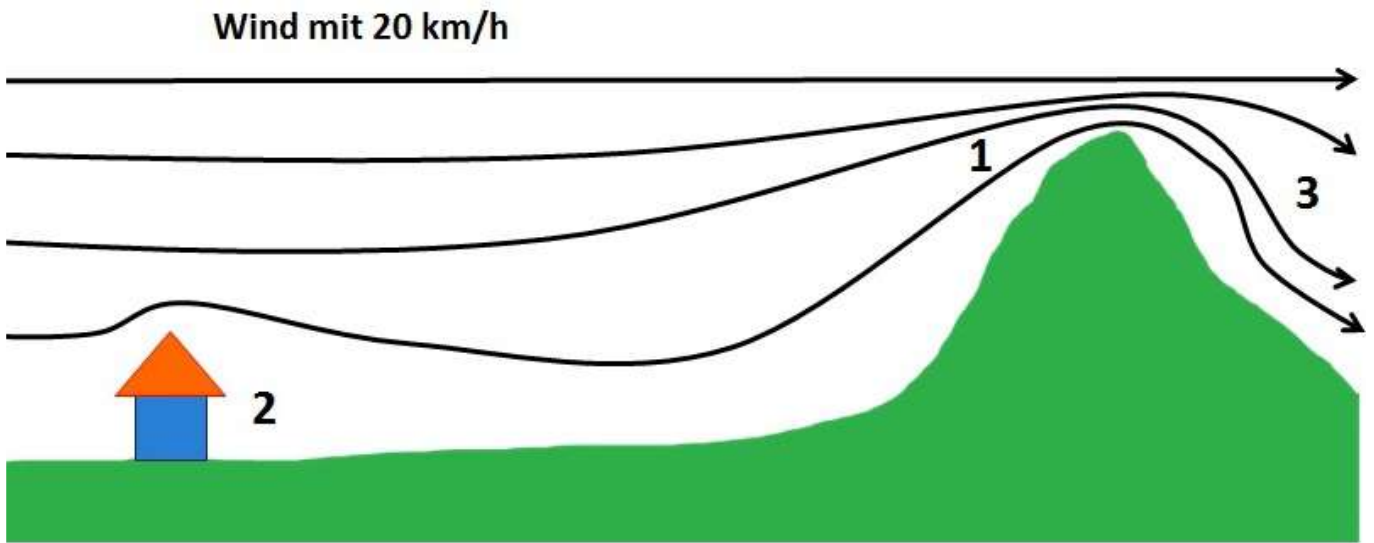


Abbildung Nr.: 49



Technik, Gerätekunde, Aerodynamik

1) Abbildung 12: Wie bezeichnet man die Punkte 1 und 2 in der Abbildung?

- A) 1 = Obersegel 2 = Untersegel
- B) 1 = Untersegel 2 = Obersegel
- C) 1 = Eintrittskante 2 = Austrittskante
- D) 1 = Oberliek 2 = Unterliek

2) Abbildung 12: Wie bezeichnet man die Punkte 3, 4 und 5 in der Abbildung?

- A) 3 = Kappenende 4 = Galerieleinen 5 = Stammleinen
- B) 3 = Stabilisator 4 = Bremsspinne 5 = Hauptbremsleine
- C) 3 = Seitenbegrenzung 4 = Kevlarleine 5 = Dyneemaleine
- D) 3 = Ausgleichsöffnung (Crossport) 4 = Leine zum Ohrenanlegen 5 = Hauptstammleine

3) Abbildung 12: Wie bezeichnet man die Punkte 6 und 7 in der Abbildung?

- A) 6 = Hauptleine 7 = Nebenleine
- B) 6 = Galerieleinen 7 = Stammleine
- C) 6 = Stammleine 7 = Galerieleinen
- D) 6 = Tragegurtleine 7 = Verbindungsleine

4) Abbildung 31: Wie bezeichnet man die Punkte 1, 2 und 3 in der Abbildung?

- A) 1 = Leinenbündler 2 = Rettungsgerätegriff 3 = Rettungsgeräte-Verbindungsleine
- B) 1 = Leinenschloss 2 = Steuerschleife (Bremsschiff) 3 = hinterer Tragegurt
- C) 1 = Hauptkarabiner 2 = Notgriff 3 = A-Tragegurt
- D) 1 = Aufhängekarabiner 2 = Bremspedal 3 = A-Tragegurt

5) Ober- und Untersegel des Gleitschirms

- A) Sind durch Zellwände und Zellzwischenwände verbunden
- B) Erhalten ihr Profil durch profilierte Rippen
- C) Sind an der Hinterkante (Austrittskante) zusammengenäht
- D) Alle sind richtig

7) Wie bezeichnet man den vordersten Teil der Gleitschirmkappe, an welchem sich die Öffnungen befinden?

- A) Eintrittskante
- B) Einlasskante
- C) Stabilisator
- D) Profilkante

10) Ein feuchter Gleitschirm sollte

- A) über längere Zeit an der Sonne getrocknet werden
- B) "trocken geflogen" werden
- C) an einem schattigen Ort getrocknet werden
- D) Alle sind zu empfehlen

Richtige Antworten: 1: A; 2: B; 3: C; 4: B 5: D; 7: A; 10: C.

- 11) Sonneneinstrahlung und mechanische Belastung wie bspw. Schleifen des Schirmes über den Boden
- A) können die Beschichtung des Tuches innerhalb kürzester Zeit zerstören
 - B) können die Beschichtung des Tuches auf längere Zeit nachhaltig schädigen
 - C) schädigen die Beschichtung des Tuches nur in Verbindung mit Feuchtigkeit
 - D) schädigen hauptsächlich die Fangleinen des Gleitschirms
- 12) Druckausgleichsöffnungen (Crossports)
- A) bewirken, dass die Luft quer durch die Kappe strömen kann und eingeklappte Zellen dadurch wieder geöffnet werden
 - B) werden die Öffnungen an der Eintrittskante des Gleitschirms bezeichnet
 - C) sind an Ober- und Untersegel angebracht und verteilen den Überdruck gleichmäßig in der ganzen Gleitschirmkappe
 - D) befinden sich an der Hinterkante (Austrittskante) und ermöglichen ein kontrolliertes Entweichen des Überdrucks in der Gleitschirmkappe
- 14) Verstärkungen im Bereich der Eintrittskante der Gleitschirmkappe
- A) werden aus Festigkeitsgründen verwendet
 - B) erschweren den Füllvorgang der Kappe beim Start
 - C) sind in den Gütesiegelanforderungen vorgeschrieben
 - D) erleichtern den Füllvorgang der Kappe beim Starten und stabilisieren die Eintrittskante in Turbulenzen
- 16) Die Luftdurchlässigkeit (Porosität) bei Gleitschirmtüchern
- A) sollte möglichst groß sein
 - B) sollte möglichst gering sein
 - C) spielt eine untergeordnete Rolle
 - D) kann mit Imprägniermittel immer wieder aufgebessert werden
- 17) Stark gealterte Gleitschirmtücher
- A) sind häufig an der deutlich verblassten Farbe erkennbar
 - B) haben eine verringerte Dehnungsstabilität und Reißfestigkeit
 - C) können sich nachteilig auf Startverhalten und Sackflugneigung des Gleitschirms auswirken
 - D) Alle sind richtig
- 18) Bei Kontakt mit Chemikalien wie bspw. Batteriesäure
- A) werden Tuch und Leinen des Gleitschirms schwer beschädigt
 - B) darf der Schirm nicht mehr geflogen werden
 - C) ist eine Überprüfung durch den Hersteller erforderlich
 - D) Alle sind richtig
- 19) V-Rippen (Diagonalzellen)
- A) sind ein konstruktives Mittel um die Zahl der Leinenansatzpunkte an der Kappe ohne Verschlechterung der Profildgenauigkeit zu reduzieren
 - B) erhöhen die Profildgenauigkeit weil weniger Leinenansatzpunkte an der Kappe angreifen
 - C) werden zur Festigkeitserhöhung eingesetzt
 - D) werden nur in Hochleistungsgleitschirmen verwendet

Richtige Antworten: 11: B; 12: A; 14: D; 16: B; 17: D; 18: D; 19: A.

- 30) Die Stammleinen des Gleitschirms
- A) münden in den Leinenschlössern
 - B) weisen in der Regel den größten Durchmesser auf
 - C) vergabeln sich nach oben zu den Galerieleinen
 - D) Alle sind richtig
- 40) Eignung und Grundeinstellungen eines Gurtzeuges testet man am besten
- A) bei einem langen Thermikflug
 - B) in einem Gurtzeug-Simulator unter Einweisung eines Fluglehrers
 - C) bei einem Tandemflug mit Fluglehrer
 - D) Gurtzeuge haben Einheitsgröße, ein Test ist nicht erforderlich
- 43) Die Schließen an Frontgurt (Brustgurt) und Beingurten des Gurtzeuges
- A) müssen regelmäßig geölt werden
 - B) müssen der Luftfahrt-Norm entsprechen
 - C) müssen beim Schließen hörbar einrasten
 - D) sind auch verschmutzt oder vereist voll funktionsfähig
- 44) Herausfallsicherungen an Gurtzeugen
- A) schützen den Piloten vor dem Herausfallen bei unverschlossenen Beingurten
 - B) schützen das Rettungsgerät vor dem Herausfallen bei offenem Außencontainer
 - C) machen den Checkpunkt "Pilot" beim Startcheck überflüssig
 - D) verbinden den Frontgurt (Brustgurt) mit den Schultergurten des Gurtzeuges
- 46) Die Reinigung eines verschmutzten Gleitschirms
- A) kann mit herkömmlichen Haushaltsreinigern gemäß Anleitung des Reinigungsmittelherstellers erfolgen
 - B) kann mit klarem Wasser durchgeführt werden, trocknen in der Sonne
 - C) kann mit klarem Wasser durchgeführt werden, trocknen an einem schattigen Ort
 - D) muss mit Spiritus durchgeführt werden
- 57) Verbindungsglieder sind u.a.
- A) die Einschlaufbänder der Galerieleinen an der Kappe und die Steuerschlaufen
 - B) Leinenschlösser und Gurtzeug-Karabiner
 - C) Tragegurte
 - D) Alle sind richtig
- 59) Am Startplatz stellt der Pilot beim Vorflugcheck einen ca. 5 cm langen Riss im Untersegel seines Gleitschirmes fest. Er sollte
- A) starten und den Schirm nach dem Flug fachmännisch reparieren lassen
 - B) vor dem Start den Riss beidseitig mit Klebesegel reparieren
 - C) vor dem Start den Riss mit Nadel und Faden vernähen
 - D) Alle sind möglich

Richtige Antworten: 30: D 40: B 43: C; 44: A; 46: C; 57: B; 59: B.

- 60) Am Startplatz stellt der Pilot beim Vorflugcheck fest, dass Kern und Mantel einer A-Stammleine stark beschädigt sind. Er sollte
- A) starten und die Leine nach dem Flug fachmännisch austauschen lassen
 - B) nicht starten und die Leine vor dem nächsten Flug fachmännisch austauschen lassen
 - C) vor dem Start die Leine mit Klebeband tapen
 - D) den Mantel mit einem Feuerzeug wieder verschweißen
- 61) Die Fangleinenschlösser
- A) sind verschweißt und lassen sich nicht öffnen
 - B) müssen regelmäßig ausgetauscht werden
 - C) müssen bei jedem Startcheck, als Teil des 5-Punkte-Checks, auf festen Sitz des Schraubverschlusses überprüft werden
 - D) müssen in regelmäßigen Abständen, z.B. beim Vorflugcheck, auf festen Sitz des Schraubverschlusses überprüft werden
- 72) Was ist beispielsweise unter der Überschreitung der Betriebsgrenzen eines Gleitschirms zu verstehen?
- A) Einflüge in den kontrollierten Luftraum und Flüge nach Sonnenuntergang
 - B) Das Überschreiten der maximal zulässigen Flughöhe
 - C) Das Über- oder Unterschreiten der Grenzen des zugelassenen Gewichtsbereichs
 - D) Das Fliegen eines nicht mustergeprüften bzw. nicht ordnungsgemäß nachgeprüften Gleitschirms
- 79) Abbildung 32: Wie bezeichnet man die Punkte 1, 2 und 3 in der Abbildung?
- A) 1 = Beingurte 2 = Gurtschlösser 3= Herausfallsicherung
 - B) 1 = Herausfallsicherung 2 = Hauptaufhängung 3= Beingurt
 - C) 1 = Herausfallsicherung 2 = Seitenverstellung 3= Frontgurt (Brustgurt)
 - D) 1 = Frontgurt (Brustgurt) 2 = Hauptaufhängung 3 = Beingurt
- 80) Abbildung 32: Wie bezeichnet man die Punkte 4, 5 und 6 in der Abbildung?
- A) 4 = Herausfallsicherung 5 = Seitenverstellung 6 = Rettungsgeräte-Verbindungsleine
 - B) 4 = Schultergurt 5 = Aufhängekarabiner 6 = Frontgurt (Brustgurt)
 - C) 4 = Frontgurt (Brustgurt) 5 = Aufhängekarabiner 6 = Schultergurt
 - D) 4 = Frontgurt (Brustgurt) 5 = Aufhängekarabiner 6 = Herausfallsicherung
- 81) Handschuhe sollten beim Gleitschirmfliegen
- A) nur wenn unbedingt nötig getragen werden, da der Pilot das Gefühl für die Bremsstellung verliert
 - B) nur im Winter getragen werden
 - C) zum Schutz der Hände vor Verletzungen grundsätzlich getragen werden
 - D) in keinem Fall getragen werden
- 85) Abbildung 5: Die Kräfte im stationären Geradeausflug: Wie bezeichnet man die Punkte 1, 2 und 3 in der Abbildung?
- A) 1 = Auftrieb 2 = Widerstand 3 = Vortrieb
 - B) 1 = Widerstand 2 = Vortrieb 3 = Auftrieb
 - C) 1 = Gewichtskraft 2 = Vortrieb 3 = Auftrieb
 - D) 1 = Gleitwinkel 2 = Gewichtskraft 3 = Auftrieb

Richtige Antworten: 60: B; 61: D; 72: C; 79: A; 80: C; 81: C; 85: D.

86) Abbildung 5: Die Kräfte im stationären Geradeausflug: Wie bezeichnet man die Punkte 4, 5 und 6 in der Abbildung?

- A) 4 = Auftrieb 5 = Widerstand 6 = Druckpunkt
- B) 4 = Widerstand 5 = totale Luftkraft 6 = Druckpunkt
- C) 4 = Schwerkraft 5 = Vortrieb 6 = Auftrieb
- D) 4 = Anstellwinkel 5 = Druckpunkt 6 = totale Luftkraft

96) Welche Kraft ist beim Gleitflug gleich groß wie die Gewichtskraft?

- A) Der Auftrieb
- B) Die totale Luftkraft
- C) Die Resultierende aus Auftrieb und Vortrieb
- D) Die Zentrifugalkraft

97) Der Winkel zwischen der Richtung der anströmenden Luft und der Profilhne heißt

- A) Gleitwinkel
- B) Einstellwinkel
- C) Anstellwinkel
- D) Steigungswinkel

98) Wird der Anstellwinkel zu klein

- A) kann die Strömung am Gleitschirm abreißen
- B) gerät der Gleitschirm in einen Spiralsturz
- C) nimmt die Geschwindigkeit deutlich zu
- D) kann der Gleitschirm einklappen

99) Wird der Anstellwinkel zu groß

- A) kann die Strömung am Gleitschirm abreißen
- B) gerät der Schirm in einen Spiralsturz
- C) nimmt die Geschwindigkeit deutlich zu
- D) kann der Gleitschirm einklappen

103) Beim vollständigen Strömungsabriss

- A) verliert der Gleitschirm den Auftrieb
- B) wirkt nur der Widerstand
- C) bricht der Kappeninnendruck zusammen
- D) Alle sind richtig

115) Abbildung 9: Wie bezeichnet man die Punkte 1,2 und 3 auf der Abbildung?

- A) 1 = Eintrittskante 2 = Hinterkante 3 = Querband
- B) 1 = Bug 2 = Heck 3 = Diagonalrippe
- C) 1 = Auftriebshilfe 2 = Bremskante 3 = Krügerklappe
- D) 1 = Profil 2 = Hinterzelle 3 = Querdesign

116) Abbildung 9: Wie bezeichnet man die Punkte 4, 5 und 6 in der Abbildung?

- A) 4 = Zellwand mit Ausgleichsöffnung (Crossport) 5 = Zelle 6 = V-Rippe (Diagonalrippe)
- B) 4 = Zelle, 5 = V-Rippe (Diagonalrippe) 6 = Zellwand mit Ausgleichsöffnung (Crossport)
- C) 4 = Eintrittskante 5 = Zellenhohlraum 6 = Staudrucköffnung
- D) 4 = Fangleinenbefestigung 5 = Obersegel 6 = Stabilisator

118) Abbildung 31: Wie bezeichnet man die Punkte 4 und 5 in der Abbildung?

- A) 4 = Separater A-Tragegurt zum Ohrenanlegen 5 = B-Gurt
- B) 4 = B-Gurt 5 = Separater A-Tragegurt zum Ohrenanlegen
- C) 4 = hinterer Tragegurt 5 = mittlerer Tragegurt
- D) 4 = Haupttragegurt 5 = Reservetragegurt

Richtige Antworten: 86: B; 96: B; 97: C; 98: D 99: A; 103: D; 115: A; 116: A; 118: A.

119) Abbildung 31: Wie bezeichnet man die Punkte 6 und 7 in der Abbildung?

- A) 6 = Beschleunigungssystem 7 = Einhängeschlaufe
- B) 6 = Einhängeschlaufe 7 = Beschleunigungssystem
- C) 6 = Schubregler 7 = Hauptaufhängung
- D) 6 = Separater A-Tragegurt zum \ "Ohrenanlegen 7 = Rettungsgeräte-Verbindungsleine

121) Beim Packen des Gleitschirms sollte u.a. vermieden werden:

- A) harter Untergrund (Teer, Beton, Kies), Knicken der Versteifungen (Stäbchen) an der Eintrittskante, Herauspressen der Luft durch das Tuch
- B) jegliche Unterhaltung mit Umstehenden, um nicht abgelenkt zu werden
- C) Alle Antworten sind richtig
- D) die Hilfe von anderen in Anspruch zu nehmen, die machen eh nur alles falsch

Richtige Antworten: 119: A; 121: A.

Bilder für Fragen aus "Technik, Gerätekunde, Aerodynamik"

Abbildung Nr.: 1



Abbildung Nr.: 2



Abbildung Nr.: 5

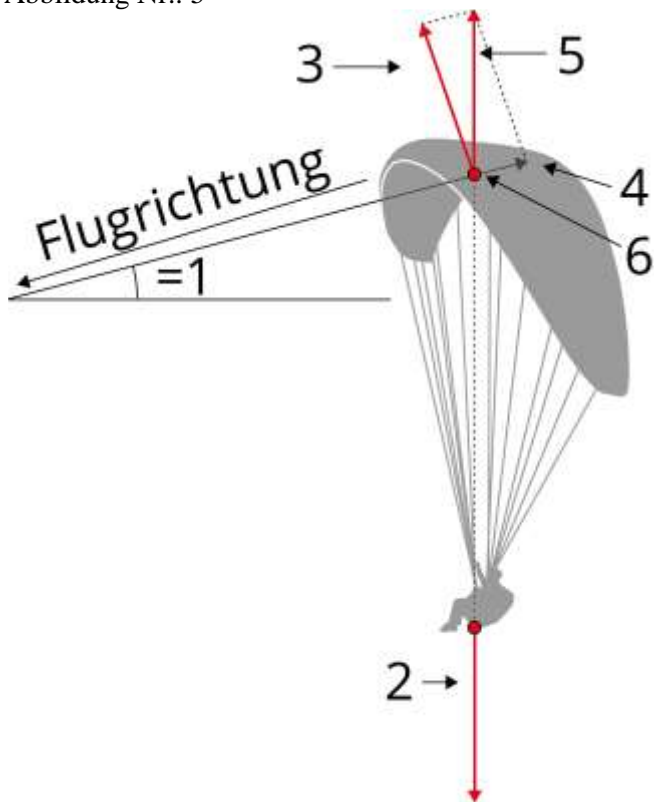


Abbildung Nr.: 9

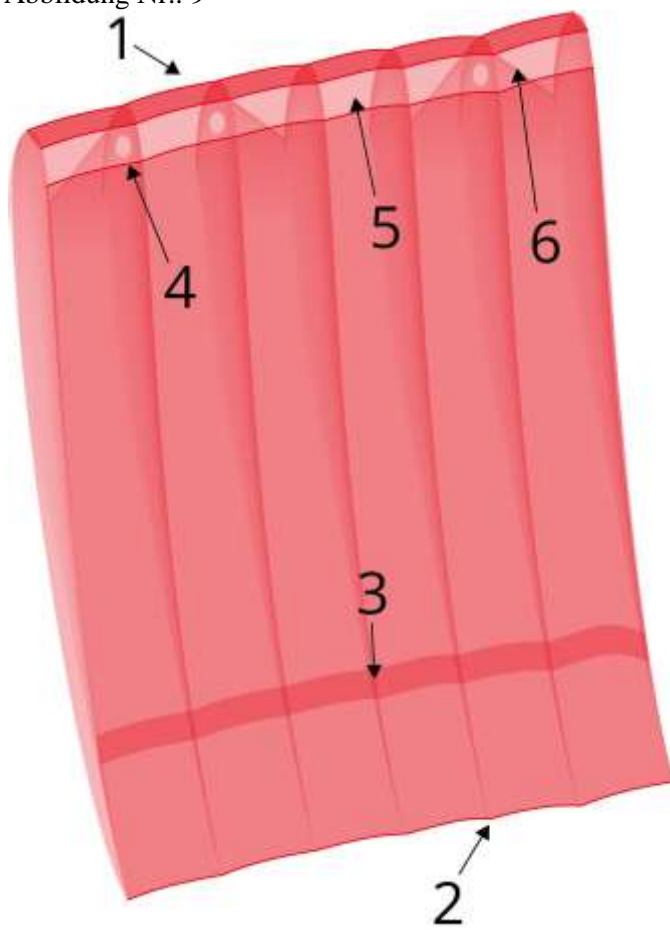


Abbildung Nr.: 12

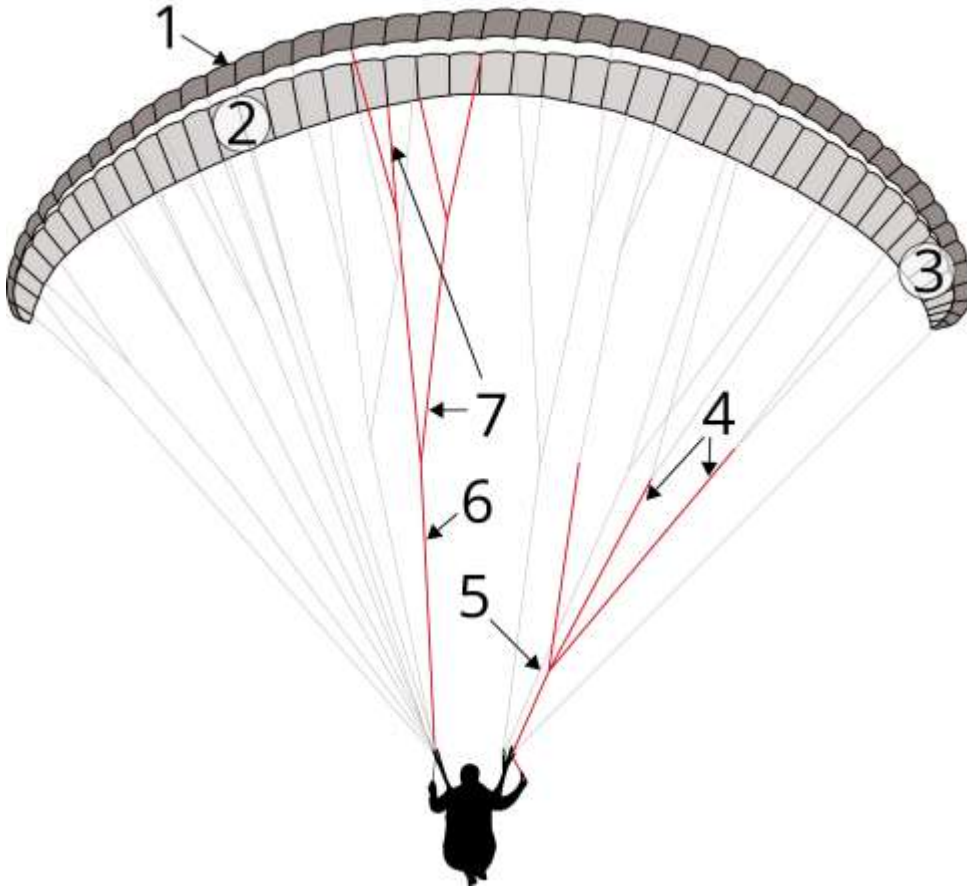


Abbildung Nr.: 31

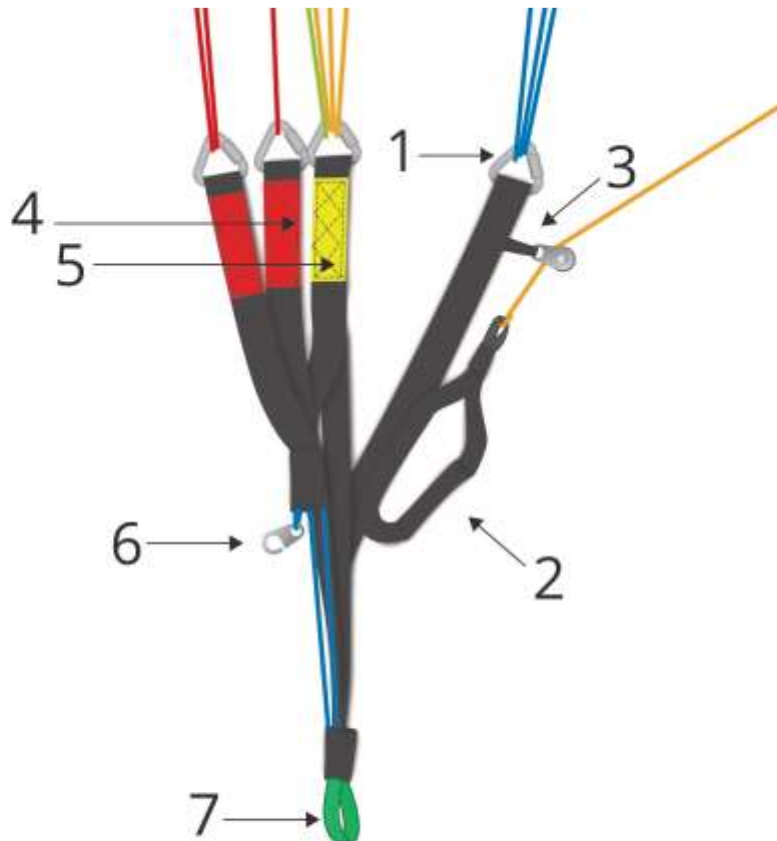


Abbildung Nr.: 32

