



SICHERHEIT

1) Wenn wir von passiver Sicherheit sprechen, beziehen wir uns auf die Schutzvorrichtungen und Querschnitte der Gurtzeuge, die Funktion des Helms, der Stiefel, der Kleidung, der Handschuhe, des Fallschirms, die Stabilität und die Reaktionen des Flügels auf mögliche Turbulenzen und Fehler.

Unter "aktiver Sicherheit" versteht man jedoch ...

- a. die richtige Einschätzung und Beobachtung des Niveaus der Piloten des Ortes; die Präzision unserer Steuerung; die Kenntnis von Start und Landung; das Wissen, dass wir einige der Sicherheitsregeln verletzen können, wenn wir alleine an einem Ort fliegen, solange wir die Funkfrequenz offen halten.
- b. die Voraussicht und Präzision der Steuerung, die richtige Einschätzung und Beobachtung der Bedingungen, die gewissenhafte Einhaltung der Verkehrsregeln sowie eine angemessene körperliche Vorbereitung und ein guter Geistes- und Gemütszustand.
- c. kennen die fliegerischen Anforderungen an unseren Flügel.

2) Gutes Lernen, die Beherrschung der technischen Aspekte, die Kenntnis der Umgebungsbedingungen und eine gewisse Kontinuität in der Praxis erhöhen die Sicherheit erheblich.

Aber es gilt als **AKTIVE SICHERHEIT** ...

- a. Die Elemente der Flugausrüstung, die ein gewisses Maß an Schutz bieten; die Stabilität und die Reaktionen des Flügels auf Turbulenzen und Fehler; und der geöffnete Notschirm.
- b. Die Voraussicht und Präzision der Steuerung, die richtige Einschätzung und Beobachtung der Bedingungen, die gewissenhafte Beachtung der Verkehrsregeln, eine angemessene körperliche Vorbereitung und ein guter Geisteszustand.
- c. A und B sind falsch.

3) Wenn das Gaspedal betätigt wird und / oder die Trimmungen losgelassen werden, ...

- a. Eine höhere horizontale Geschwindigkeit und eine niedrigere vertikale Geschwindigkeit.
- b. Geringere horizontale und vertikale Geschwindigkeit
- c. Höhere horizontale und vertikale Geschwindigkeit.

4) Wenn das Gaspedal betätigt wird und / oder die Trimmung losgelassen wird, funktioniert es ...

- a. Mehr zum Vorwärts- als zum Abwärtsfahren.
- b. Weniger zum Vorwärtskommen und mehr zum Abwärtsgehen.
- c. - A und B sind falsch.

5) Wenn Sie etwas schneller - und sicher - vorankommen und absteigen müssen, ist der Gashebel perfekt ...

- a. früher zu landen.
- b. wenn es notwendig ist, sich vorwärts zu bewegen und gleichzeitig etwas schneller abzusteigen, wobei es möglich ist, den Druck in diesem Beschleuniger zu



erhöhen, vorausgesetzt, das Niveau der Turbulenzen erlaubt es, ihn bis zur erforderlichen Geschwindigkeit zu benutzen.

c. zum Spaß oder zur Show.

6) Wenn Sie die "Ohren" mit dem Beschleuniger kombinieren ...

- a. Sie kommen etwas mehr voran und fahren noch schneller ab, als wenn Sie nur "Ohren" einschalten.
- b. Der Fortschritt ist geringer und der Abstieg nimmt deutlich zu, als wenn wir nur "Ohren" setzen.
- c. wird weniger Fortschritt gemacht und es gibt keinen Unterschied in der Abstiegs geschwindigkeit, als wenn wir nur "Ohren" einlegen.

7) Welche Aktion erhöht die vertikale Sinkgeschwindigkeit am stärksten?

- a. Ohren.
- b. Ohren mit Beschleuniger.
- c. Ohren anlegen und enge Kurven fahren.

8) Die richtige und sichere Art, den "Ohren" ist ...

- a. Lassen Sie die Bedienelemente los, greifen Sie das Band A und ziehen Sie es nach unten.
- b. Nehmen Sie die äußeren "A"-Linien auf jeder Seite (eine oder zwei, je nach der gewünschten Größe) und ziehen Sie sie nach unten.
- c. Ohne die Bremsen zu lösen, nehmen Sie die Leinen außerhalb von "A" auf jeder Seite (eine oder zwei, je nach gewünschter Größe) und ziehen sie nach unten, zuerst die eine Seite und dann die andere.

9) Die "Ohren" ...

- a. Sie verringern die Stabilität, weil sie die Spannweite vergrößern und Dehnung und verringern den Luftwiderstand enorm.
- b. Sie erhöhen die Stabilität.
- c. Sie sorgen für Stabilität, weil sie die Spannweite und Streckung verringern, den Belastungsfaktor erhöhen (bei gleichem Gewicht mit weniger Fläche) und den Luftwiderstand stark erhöhen.

10) Die Folgen der häufigen Verwendung von "Ohren" provozieren ...

- a. Die Verschlechterung des Segels, da die Spannleinen an dem gefalteten Stoff reiben.



b. Die Reibung der Spannleinen, die gegen das Segel streichen, verschlechtert das schützende Silikon des Gewebes und des Segels selbst.

c. A und B sind richtig.

11) Flach "Auger" und "Autorotation" ...

- a. Es ist das gleiche Manöver.
- b. Es ist das gleiche Manöver, ändern Sie nur die Steigungsgrade.

c. Bei der ersten handelt es sich um enge 360°-Drehungen mit starker Schräglage, deren Geschwindigkeit ab der zweiten oder dritten Kurve zunimmt.

12) Um aus einem "Auger" herauszukommen ...

a. Sie müssen die Drehung stoppen, indem Sie die Bremsen nicht zu schnell anziehen, und sich darauf vorbereiten, die Energierückgabe zu kontrollieren, einschließlich des Steigens, und der wichtigen Steigung, die folgen wird.

b. Um ein Steigen oder Stampfen zu vermeiden, müssen Sie das Manöver in Richtung des Windes ausführen, indem Sie den Bremshebel anheben.

c. Wir hören auf zu drehen und halten beide Bremsen hoch, um den Flügel wieder fliegen zu lassen.

13) Einige "Flügel" haben Spiralstabilität, wie wirkt sich das auf den "Flügel" aus?

a. Sie verhindert, dass der "Flügel" in die Autorotation geht.

b. Der "Flügel" wird dazu neigen, aus dem Gebiss herauszukommen oder es wird schwierig sein, sie über bestimmte Grenzen hinaus zu kippen.

c. Es hilft, dass sich der "Flügel", sobald Sie aus dem "Spin" herauskommen, von selbst stabilisiert.

14) Wenn bei der Durchführung des Manövers "B-Bänder" nicht beide B-Bänder gleichzeitig und symmetrisch abgesenkt werden, kann es passieren, dass ...

a. Nichts, der Flügel fliegt weiter auf einer geraden Bahn.

b. Es können Drehschwingungen oder ein gewisses Schlängeln der Flügelspitzen auftreten.

c. A und B sind falsch.

15) "Bänder B" ...

a. Das Problem bei diesem Manöver ist, dass der Wind Sie abdriften lässt, da die horizontale Geschwindigkeit gleich Null ist.

b. Das Problem bei diesem Manöver ist, dass Sie durch den Wind abgetrieben werden, da die vertikale Geschwindigkeit gleich Null sein wird.

c. A und B sind falsch.



16) Zum Verlassen des Manövers "Bänder B" ...

- a. Die erste Hälfte der Strecke des abgesenkten Bandes B muss man langsam hochgehen, aber am Ende muss man die letzten 10 cm plötzlich fallen lassen, damit der Flügel eine leichte Neigung macht und aus dem Fallschirm herauskommt, um schneller zu beschleunigen und zum normalen, geraden Flug zurückzukehren.
- b. Sie müssen die erste Hälfte der Strecke der abgesenkten Bänder B schnell hochfahren und am Ende die letzten 10 cm langsam loslassen, um ein Nicken und Abwürgen des Flügels zu verhindern.
- c. Sie müssen den Weg des abgesenkten B-Bands langsam erklimmen und, sobald der "Flügel" geöffnet ist, mit dem Pedal beschleunigen, um in den normalen und geraden Flug zurückzukehren.

17) Die Folgen einer plötzlichen Freigabe beider Bänder beim Manöver "Band B" sind ...

- a. Eine starke Roll- und Nickreaktion.
- b. Das Gewebe und die Rippenverstärkungen in den Verankerungen der "B-Bänder" an der Laibung, die dem plötzlichen Auftrieb widerstehen.
- c. A und B sind falsch.

18) Zur Eingabe von "Verlust" ...

- a. Sie müssen beide Bremsen bis zum Ende ihres Weges absenken, und das Halten der Bremsen ist relativ einfach, da der "Flügel" keinen Widerstand erzeugt.
- b. Beide Bremsen müssen bis zum Ende ihres Weges abgesenkt werden, aber diese Grenze kann zu weit sein und der Kraftaufwand, der erforderlich ist, um sie bei voll nach unten gestreckten Armen zu halten, ist zu hoch.
- c. A und B sind falsch.

19) Zur Eingabe von "Verlust" ...

- a. Beide Bremsen müssen bis zum Ende ihres Weges abgesenkt werden, aber diese Grenze kann zu weit sein und der dafür erforderliche Aufwand kostet

halten Sie sie mit vollständig nach unten gestreckten Armen.

- b. Der Trick besteht darin, die Bremsen ein paar Umdrehungen vor Beginn des Manövers zu betätigen und das Gewicht auf die Arme zu verlagern, so dass der Verlust früher eintritt und Sie mit stärker gebeugten Armen die Anstrengung besser kontrollieren können.
- c. Beide sind korrekt.

20) Was passiert, wenn Sie einen "Verlust" eingeben?

- a. Nach dem Strömungsabriss klappt der Flügel ein, und wir sinken senkrecht ab.



b. Nach dem Überziehen federt der gesamte Flügel zurück und beginnt heftig zu flattern.

c. Nach dem Überziehen prallt der gesamte Flügel ab und bleibt stabil, so dass er die Flugbahn beibehalten kann.

21) Einmal in "Verlust" ...

a. Ein sehr schneller vertikaler Sinkflug beginnt mit leichten Nick- und Drehschwingungen, die verstärkt werden, wenn der Pilot seine Hände etwas anhebt, weil er von der Anstrengung ermüdet ist.

b. In seiner horizontalen Geschwindigkeit leidet er unter der durch die Winddrift verursachten Translation und er kann beginnen, rückwärts zu fliegen, wenn die Hinterkante als prekäre Vorderkante fungiert, wobei er in der Lage ist, die Drehung oder den leichten Gleitflug im Rückwärtsgang durch das Spiel mit den Bremsen zu kontrollieren.

c. Beide sind korrekt.

22) Bei einem "Verlust" ...

a. Durch langsames Anheben der Hände nimmt der Flügel wieder seine Form an und die Abwärtsbewegung wird besser dosiert, so dass sie auf einem minimalen Niveau belassen werden kann.

b. Durch das sofortige Anheben der Hände nimmt der Flügel wieder seine Form an und der Abwurf wird besser dosiert, so dass er auf einem minimalen Niveau belassen werden kann.

c. Es spielt keine Rolle, was wir mit unseren Händen machen.

23) Der Fallschirmgriff muss in ventraler, lateraler oder zervikaler Position zur Hand sein und wird gestartet ...

a. Vorwärts, um eine korrekte Visualisierung der Öffnung zu erhalten.

b. Nach hinten und zur Seite, wobei die Zentrifugalkraft für die Entfaltung genutzt wird.

c. A und B sind richtig.

24) Sobald der "Fallschirm" geöffnet ist ...

a. Bei einer PDA ist es notwendig, dass wir den Gleitschirm auffangen, da er versuchen kann, sich zu öffnen und Pendel zu verursachen, die die Fallgeschwindigkeit erhöhen. Im schlimmsten Fall werden Gleitschirm und Fallschirm gespiegelt, was die Fallgeschwindigkeit erhöht.

b. Bei der Verwendung des Rogallo, obwohl sie nicht unbedingt erforderlich sind, werden Schnellverschlusskarabiner mitgeführt, um den Schirm zu trennen und den Rogallo steuern zu können.

c. Beide sind korrekt.



25) Das "Roule-Boule"-Manöver ...

- a. Sie kann bis zu 90 % der Sturzenergie aufnehmen.
- b. Sie besteht darin, mit den Fußspitzen den Boden zu berühren, die Beine unter Spannung zu beugen und die Knie durch Trägheit zur Seite gehen zu lassen.
- c. **Alle sind korrekt.**

26) Wann sollte der Not-"Fallschirm" verwendet werden?

- a. Niemals, wenn sich in der möglichen Landezone einige Hindernisse wie z. B. Masten in der Nähe befinden.
- b. **Bei irreversiblen Einklappen, Verwicklungen während des Starts, die die Flugkontrolle verhindern, Kollisionen mit anderen Piloten, Leinen- oder Stoffbrüchen und körperlichem Unwohlsein des Piloten.**
- c. Niemals beim Zusammenstoß mit einem anderen Piloten.

27) Das "Variometer" zeigt grafisch oder akustisch an ...

- a. Die vertikale Geschwindigkeit des Aufstiegs oder Abstiegs in Kilometern pro Sekunde.
- b. **Die vertikale Geschwindigkeit des Aufstiegs oder Abstiegs in Metern pro Sekunde.**
- c. Die vertikale Geschwindigkeit des Auf- oder Abstiegs in Zentimetern pro Sekunde.

28) Der "Höhenmesser" ...

- a. Sie gibt uns die Flughöhe in Bezug auf den Meeresspiegel an.
- b. **Es kann uns die Flughöhe mitteilen, entweder in Bezug auf den Start, die Landung oder über dem Meeresspiegel, je nachdem, wie es programmiert ist.**
- c. Sie gibt die Flughöhe in Bezug auf die Abflugebene an.

29) Der "Kompass" zeigt den Norden und den Flugkurs an und sie können kugelförmig, in Öl oder mit flacher Nadel sein, aber wir müssen berücksichtigen, ...

- a. Wenn es beim Drehen mit geneigtem Kompass gut funktioniert, funktioniert beides.
- b. Sie sind empfindlich gegenüber den Magnetfeldern des Radios, des Varios und der metallischen Elemente des Kabelbaums.
- c. **Beide sind korrekt.**



30) Die "Kompass" markieren den magnetischen Norden ...

- a. Das ist dasselbe wie der geografische Norden.
- b. Das ist etwas anderes als der geografische Norden.
- c. Beide sind korrekt.

31) Wenn Ihnen beim Start gesagt wird, dass Sie einen Steuerkurs von 318° beibehalten müssen, würde die Flugbahn Ihres Fluges in Richtung ... gehen.

- a. S-SE (Süd-Südost)
- b. NW-N (Nordwest-Nord)
- c. E (Osten)

32) Wenn Ihnen beim Start gesagt wird, dass Sie einen Steuerkurs von 85° beibehalten müssen, würde die Flugbahn Ihres Fluges in Richtung ... gehen.

- a. NE-E (Nordost-Ost)
- b. E-SE (Ost-Südost)
- c. Osten.

33) Frontfalz ist ...

- a. Falten Sie die Vorderkante des Schirms oder den größten Teil des mittleren Teils des Schirms vollständig ein.
- b. Sie können kompliziert sein, wenn ein

"Croissant" (die Spitzen des Schirms sind offen und die Mitte nicht, so dass sie weiterfliegen und sich vorne vereinigen)

- c. Alle sind korrekt.
- d.

34) Bei einer "Frontfaltung" wird empfohlen ...

- a. Bremsen Sie, wenn der Schirm hinten ist, da wir einen Strömungsabriss verursachen können.
- b. Schieben Sie die "A-Bänder" nach vorne.
- c. Der Flügel öffnet sich sofort wieder, in manchen Fällen ist es notwendig, durch leichtes gleichzeitiges Abbremsen beider Bremsen nachzuhelfen.

35) Wählen Sie aus der unten aufgeführten Liste die Option aus, die Ihrer Meinung nach die höchste Priorität hat, um ein Schnellabstiegsmanöver durchzuführen:

- a. Wenn ein großer Kumulus uns ansaugt, weil ein starker Wind oder Sturm im Anmarsch ist oder um einem verletzten Kameraden zu helfen.
- b. Im Wettbewerb, um die Ziellinie früher zu überqueren.
- c. Zum Landen neben dem Start, zum Spaß oder um eine Show abzugeben.

36) Das "Ohren"-Manöver



- a. **B und C sind richtig.**
- b. Sie erhöht kaum die horizontale Geschwindigkeit, aber erhöht die vertikale. Kombiniert man sie mit dem Gaspedal, fährt man noch etwas weiter und steigt noch schneller ab.
- c. Sie sorgen für Stabilität, indem sie die Spannweite und Dehnung verringern, den Lastfaktor (= Gewicht bei geringerer Fläche) erhöhen und den Luftwiderstand vergrößern. Es ist ratsam, sie bei sehr turbulenten Flügen zu verwenden und Sie wollen schneller absteigen und größere Einklapper vermeiden.

37) Das "Barrenas"-Manöver

- a. Sie beginnt wie jede 360°-Kurve, bremst und belastet das Gewicht auf der gegenüberliegenden Seite der Kurve, behält aber die Wirkung bei und nimmt sogar noch zu, wenn die Kurve beschleunigt wird; sie setzt eine Beeinträchtigung der sensorischen Fähigkeiten des Piloten durch die starke Rotation und die Zunahme der Fliehkraft voraus und fügt dem Flügel eine sehr große strukturelle Überbelastung hinzu.
- b. **Sie beginnt wie jede 360°-Drehung, bremst und belastet das Gewicht auf eine Seite, behält aber die Wirkung bei und nimmt sogar noch zu, wenn man die Drehung beschleunigt; beeinträchtigt die sensorischen Fähigkeiten des Piloten durch starke Rotation und erhöhte Zentrifugalkraft; und fügt dem Flügel eine sehr große strukturelle Überlastung hinzu.**
- c. Sie beginnt wie jede 360°-Drehung, bremst und belastet das Gewicht auf eine Seite, behält aber die Wirkung bei und nimmt sogar noch zu, wenn Sie die Drehung beschleunigen; die starke Rotation und die erhöhte Fliehkraft beeinträchtigen die sensorischen Fähigkeiten des Piloten nicht und die strukturelle Belastung des Flügels bleibt erhalten.

38) Das "Barrenas"-Manöver

- a. **Es ist die effektivste Methode, um schnell über einen Punkt zu kommen.**
- b. Es wird kein Fortschritt erzielt, und der Meißel wird aufgrund seiner starken Rotation und der erhöhten Zentrifugalkraft nicht von der Drift beeinflusst.
- c. A und B sind richtig.

39) Das Manöver der "Bänder B"

- a. Es dient dazu, senkrecht, schnell und ohne Vorwärtsbewegung nach unten zu gehen, es ist eine Art Fallschirm. Es wird erreicht, indem man beide B-Bänder gleichzeitig absenkt; Es kostet zwar etwas, aber wenn man die aerodynamische Strömung über dem Flügel unterbricht, gehen sie leicht nach unten; die horizontale Geschwindigkeit wird Null sein, so dass der Wind Sie treiben lässt.



- b. Um auszusteigen, müssen Sie langsam (immer die beiden B-Tragegurte) die erste Hälfte der Strecke, die abgesenkt wurde, nach oben gehen und am Ende die letzten 10 Zentimeter plötzlich fallen lassen, um dem Flügel zu helfen, eine leichte Neigung zu machen und aus dem Fallschirm herauszukommen, zu beschleunigen und vorher in den normalen und geraden Flug zurückzukehren.

- c. "A" und "b" sind korrekt.

40) Das "sustained loss"-Manöver

- a. Nach dem Überziehen federt der gesamte Flügel zurück und beginnt heftig zu flattern. Bei diesem Manöver beginnt ein sehr schneller vertikaler Sinkflug mit leichten Nick- und Drehschwingungen, die verstärkt werden, wenn der Pilot die Arme etwas anhebt, weil er von der Anstrengung ermüdet ist.

- b. Wenn sie plötzlich losgelassen wird, verursacht sie einen beeindruckenden Sturzflug, der den Flügel unter die Füße tragen kann, was oft zu einer totalen Belastung der Leine führt, da der Pilot gegen den Flügel fällt und sich in einer Leine des Flügels verfängt. Leine oder bis sie in das Segel eingewickelt ist.

- c. "A" und "b" sind korrekt.

41) Alles, was der Pilot während des Fluges tun kann, um das Risiko zu verringern und besser zu fliegen, ist:

- a. Passive Sicherheit.
- b. **Aktive Sicherheit.**
- c. Die Antworten A und B sind richtig.

42) Welche Elemente erhöhen die Sicherheit erheblich?

- a. Lernen, dem Instinkt folgen und auf unsere Fähigkeiten zum Fliegen vertrauen.
- b. **Gut lernen, die technischen Aspekte beherrschen, die Umgebungsbedingungen kennen und Kontinuität in der Praxis haben.**
- c. Wir können die Sicherheit nicht ändern.

43) Eine adäquate körperliche Vorbereitung und ein guter Geistes- und Gemütszustand beeinflussen den Flug wie:

- a. Es hat nichts mit dem Flug zu tun.
- b. **Aktive Sicherheit.**
- c. Passive Sicherheit.

44) Die Elemente der Flugausrüstung, die ein gewisses Maß an Schutz bieten, umfassen:

- a. Aktive Sicherheit.
- b. Es hat nur mit der Ästhetik des Piloten zu tun.
- c. **Passive Sicherheit.**



45) Die Reaktionen des Flügels auf Turbulenzen beziehen sich auf....

- a. Passive Sicherheit.
- b. Aktive Sicherheit.
- c. Die Antworten A und B sind richtig.

46) In welchen Flugsituationen würden Sie (immer sicher) schnell absteigen?

- a. Weil starker Wind oder Sturm im Anmarsch ist.
- b. Um einem verletzten Partner zu helfen.
- c. Die Antworten a und B sind beide richtig.

47) Mit dem Beschleuniger erhalten wir:

- a. ein vertikales Gefälle von 1 bis 3 m / s und eine horizontale Geschwindigkeit von 36 bis 45 oder sogar 60 km / h.
- b. Wir haben die horizontale Geschwindigkeit nicht nur ein wenig erhöht, sondern die vertikale Geschwindigkeit steigt dramatisch an.
- c. Ein vertikaler Abstieg von 3 bis 6 m / s und eine horizontale Geschwindigkeit von 25 km / h.

48) Ohren anlegen:

- a. reduziert das Gleiten, bietet aber keine Stabilität.
- b. reduziert die Gleitfähigkeit drastisch und erhöht die Stabilität des Flügels.
- c. erhöht die Stabilität und Gleitfähigkeit.

49) Wenn wir große Ohren machen:

- a. Wir erreichen eine vertikale Geschwindigkeit von 3 bis 4 m / s und einen halbwegs normalen Gleitflug.
- b. Wir werden unsere Geschwindigkeit erhöhen horizontal, weil wir die Spannweite verringern und sicherer fliegen werden.
- c. Wir erhöhen die horizontale und vertikale Geschwindigkeitsanzeige.

50) Die Ohren geben Stabilität:

- a. Weil sie die horizontale Geschwindigkeit erhöhen.
- b. Sie geben keine Stabilität, da sie nur die vertikale und horizontale Geschwindigkeit erhöhen.
- c. Denn sie reduzieren die Spannweite und Dehnung und erhöhen so den Lastfaktor.

51) Welches Problem könnte dazu führen, dass wir große Ohren machen?



- a. Es hängt davon ab, welchen Flügel wir fliegen, von seiner Zulassung und von seiner Verschlechterung.
- b. Möglicher Leitungsbruch durch Überschreiten der Widerstandsgrenzen.
- c. **Die Antworten a und B sind beide richtig.**

52) Wenn wir einen Spin ausführen:

- a. Wir führen ein Abstiegsmanöver ohne Winkelgeschwindigkeit durch.
- b. Wir führen ein Abstiegsmanöver durch, dessen Winkelgeschwindigkeit konstant ist.
- c. **Wir führen ein Abstiegsmanöver durch, das die Winkelgeschwindigkeit um mehr als 100 km / h erhöht.**

53) Auger gilt als Methode:

- a. **Effektiver ist es, schnell auf einen Punkt zu gehen.**
- b. Sich aufgrund der großen horizontalen Geschwindigkeit sehr schnell zu bewegen.
- c. Es ist eine sehr radikale Methode und nur für Wettbewerbspiloten.

54) Welche Probleme kann ein Erdbohrer verursachen?

- a. Wenn Sie es perfekt ausführen, kann es kein Problem geben.
- b. Nur ein kleiner Schwindel wird sehr schnell.
- c. **Desorientierung aufgrund der großen Winkelgeschwindigkeit und damit Verlust aller Referenzen in Bezug auf den Boden, Hindernisse und andere Begleiter, die sich in der Nähe befinden.**

55) Vorsichtsmaßnahmen bei "B"-Bändern

- a. **Lassen Sie die Bänder nicht auf einmal los (strukturelle Überlastung im B), lassen Sie sie nicht langsam los (Gefahr des Strömungsabrisses), vermeiden Sie Asymmetrie bei der Anstrengung (verursacht Rotation), ziemlich körperlich anhaltende Aktion, bei Wind fliegt er rückwärts.**
- b. die notwendigen beim Üben von Acro.
- c. die Bänder alle auf einmal fallen lassen, niemals langsam, ziemlich körperlich anhaltende Aktion, windig, es wird rückwärts fliegen.

56) Anhaltender Verlust:

- a. **Es ist das schwierigste Manöver und dessen Ausgang ist heikler.**
- b. Es ist das einfachste Manöver, man muss nur den Druck aushalten, und der Ausgang ist sehr sanft.
- c. Es ist das schwierigste Manöver, aber wenn der Start einmal ausgeführt ist, ist es sehr sanft.



57) Sie können im anhaltenden Strömungsabriss fliegen:

- a. Nein, wir fallen praktisch sehr schnell.
- b. **Ja, Sie können rückwärts fliegen, wenn die Hinterkante als prekäre Vorderkante wirkt.**
- c. Nein, denn die vertikale Geschwindigkeit ist sehr hoch und die horizontale Geschwindigkeit ist Null.

58) Die häufigsten Notfälle, die den Einsatz eines Fallschirms erfordern, sind:

- a. Starke Biegungen in Bodennähe oder mit Verwicklungen der Stoffe in den Seilen, die ein Wiederöffnen verhindern (Bänder, Verdrehungen usw.)
- b. Kollision mit anderen Piloten.
- c. **Die Antworten a und B sind beide richtig.**

59) Der Rettungsfallschirm öffnet sich schnell, wenn der Pilot schnell reagiert. Wie lange dauert es ungefähr?

- a. **2 bis 5 Sekunden.**
- b. 5 bis 8 Sekunden.
- c. Er ist sofort verfügbar.

60) Warum sollte der Rettungsschirm regelmäßig überprüft werden?

- a. Damit es nicht verklumpt und mit statischer Elektrizität oder Feuchtigkeit belastet wird.
- b. Damit er möglichst schnell öffnet.
- c. **Die Antworten a und B sind beide richtig.**

61) Der Notschirm muss sein:

- a. **Das Richtige für volle Belastung im Flug und mit den richtigen Containern, Ankern und Ausziehsystemen für das verwendete Gurtzeug.**
- b. Die richtige für Volllast im Flug.
- c. Für jeden Piloten und jede Flugsituation das Richtige.

62) Wie greifen die Fluginstrumente in die Sicherheit ein?

- a. **Sie liefern dem Piloten nützliche Informationen, die seine Nutzung der Bedingungen und seine Sicherheit im Flug verbessern.**
- b. Sie greifen überhaupt nicht in die Sicherheit ein, sondern geben nur Informationen, die sich auf den Flug beziehen (Höhe, vertikale und horizontale Geschwindigkeit, usw.)



c. Sie geben keine Informationen, die der Pilot nutzen kann, um seine Sicherheit im Flug zu verbessern.

63) Apropos Sicherheit, wie hilft uns ein Kompass?

- a. Es ist nicht nützlich, es ist ein veraltetes Instrument.
- b. Heutzutage ist es umsonst, ein GPS zu haben.
- c. Obwohl es verboten ist, in Wolken zu fliegen, aus einer solchen herauszukommen und den Kurs zu nivellieren, wenn wir "versehentlich" hineingeraten sind. Noch eine weitere Ressource neben dem GPS.

64) Es ist ratsam, das Radio zu benutzen:

- a. Um Schülern im Flug Anweisungen zu geben, die Position oder nützliche Informationen an andere Piloten im Flug zu übermitteln.
- b. Wenden Sie sich bei Abholungen, Unfällen und Rettungseinsätzen an das Bodenpersonal.
- c. Die Antworten a und B sind beide richtig.

65) Zulassungen, wie hilft uns das bei der Sicherheit?

- a. Mit Sicherheit nichts, es geht nur darum, den Segeln eine Kategorie zu geben, wie bei Autos (Utility, Sport)
- b. Keineswegs, es hat nur mit der Dehnung der Kerze zu tun.
- c. Unterteilen Sie die Flügel in Kategorien, das ist eine große Hilfe bei der Auswahl eines Modells je nach Niveau des Piloten.

66) Was ist zu tun, wenn eine Bremsleitung während des Fluges reißt oder sich lockert (das sollte nie passieren)?

- a. Benutzen Sie die hinteren Tragegurte, um den Schirm zu kontrollieren, sie werden sich härter anfühlen als die Bremsen, betätigen Sie sie vorsichtig, um einen Strömungsabriss zu vermeiden, unterstützen Sie die Kurve, indem Sie Gewicht auf die eine oder andere Seite des Sattels laden, und gehen Sie zur Landung über.
- b. Versuchen Sie, die Bremse zu reparieren oder den Notschirm zu ziehen, wenn das nicht geht.
- c. Lassen Sie den Gleitschirm alleine fliegen, denn er wird sich dem Wind alleine stellen und uns landen.

67) Fast alle Segel sind anfälliger für das Einklappen, wenn sie mit maximaler Geschwindigkeit und / oder mit betätigtem Gaspedal fliegen, daher ist es günstig ...

- a. haben Sie immer die Bremsen in der Hand und halten Sie etwas Spannung darauf, besonders wenn Sie in rauer Luft fliegen.



- b. Wir dürfen niemals die Geschwindigkeit unseres Gleitschirms beeinflussen.
- c. fliegen bei freier Steuerung.

68) Warum ist das Fliegen innerhalb der Wolke verboten und nicht empfohlen?

- a. weil die Sicht im Inneren gleich Null ist und alle unsere Orientierungspunkte verschwinden.
- b. weil es sehr leicht ist, die Richtung zu ändern, ohne es zu merken.
- c. **A und B sind richtig .**

69) Bei einer "asymmetrischen Faltung", wenn die Faltung eine Drehung in Richtung der verformten Seite verursacht, wird empfohlen ...

- a. Pumpen Sie die gefaltete Ebene, um ihre Öffnung zu beschleunigen.
- b. Versöhnen Sie sich mit dem Stuhl.
- c. **Kompensieren Sie mit dem Sattel und der Bremse auf der gegenüberliegenden Seite. Pumpen Sie dann die gefaltete Ebene, bis sie sich öffnet.**

70) Mögliche Reaktionen einer "asymmetrischen Faltung"

- a. Verringerung der horizontalen Fluggeschwindigkeit.
- b. Erhöhung der vertikalen Geschwindigkeit.
- c. **Beides ist richtig.**