



FLUGGRENZEN

1) Ein unbekannter Landeplatz muss erkannt werden:

- a. Im Flug, aufrecht stehend, um es zu erkennen.
- b. Vor dem Flug.
- c. Zum Zeitpunkt der Landung.

2) Ab welcher Aufrechterhaltungshöhe beginnen die Symptome der Hypoxie, wie Verwirrtheit und langsame Reflexe?

- a. Ca. 2000 m / Meer.
- b. Ca. 3000 m / Meer.
- c. Ca. 4000 m / Meer.

3) Welche Folgen könnte der Organismus haben, wenn er sich nicht an die zunehmende Höhe mit ihren unterschiedlichen Bedingungen anpasst?

- a. Starke und scharfe Kopfschmerzen.
- b. Reduzierte Urteils- und Reaktionsfähigkeit.
- c. Schwindel, Übelkeit

4) Veränderungen im menschlichen Körper, die durch die Höhe verursacht werden, sind hauptsächlich auf ...

- a. Niedrige Temperatur und übermäßige Abkühlung des Körpers.
- b. Vorhandene Turbulenzen in großen Höhen.
- c. Der abnehmende atmosphärische Druck, der im Körper einen Sauerstoffmangel erzeugt.

5) Optimale Flugvorbereitung an einem neuen Standort erfordert u. a. ...

- a. Inspizieren Sie das Landefeld, erkundigen Sie sich nach Luftfahrthindernissen und melden Sie den Flug dem nächstgelegenen Flughafenchef.
- b. Informieren Sie sich über Lufthindernisse, prüfen Sie das Vorhandensein von Luftstraßen in der Umgebung mit dem nächstgelegenen Flughafen und planen Sie den Flug entsprechend den Gegebenheiten.



c. Benachrichtigen Sie den nächstgelegenen Flughafenmanager über den Flug, planen Sie den Flug entsprechend den Umständen und kontrollieren Sie die Landung.

6) Sie inspizieren ein Fluggelände, das bisher unbekannt war. Was müssen Sie dabei beachten?

- a. Die Zugangsmöglichkeiten und der Platz zum Falten des Gleitschirms.
- b. Die nächstgelegene Arztpraxis und die nächstgelegene Telefonnummer.
- c. Was sind die möglichen Windrichtungen und was sind die Hindernisse für die entsprechenden Anfahrten.

7) Was ist das wichtigste Kriterium für die Auswahl einer geeigneten Startzone?

- a. Der Abzug muss mit einer Hülse versehen werden.
- b. Die Möglichkeit, das Abbruchmanöver während eines Starts gefahrlos auszuführen.
- c. Der Wind hat ständig zu kämpfen.

8) Was sind die Folgen, wenn Sie vergessen, die Beinschlaufen vor dem Start zu schließen?

- a. Nicht bequem im Gurtzeug sitzen können.
- b. Sie müssen die Bedienelemente loslassen, um richtig zu sitzen.
- c. Rutschen Sie vom Gurt ab und bringen Sie sich um.

9) Der Wind beim Start ist ruhig, was sollte ein Start unter diesen Umständen bewirken?

- a. Nichts Besonderes.
- b. Der Raum vor dem Abflug sollte frei von kleinen Hindernissen und Unebenheiten sein.
- c. Der Raum hinter dem Abflug sollte frei von kleineren Hindernissen und Unebenheiten sein.

10) Ein Start, der sich auf einer Waldlichtung oder auf einer Feuerschneise befindet, könnte Folgendes verursachen:



a. Aufgrund des Temperaturunterschieds zwischen dem Wald und dem Startgelände kommt es häufig zu thermischen Rutschungen und damit zu Turbulenzen.

b. Am Boden ist es windstill, während in der Höhe der Gipfel der Wind bläst und Bereiche mit Turbulenzen verursacht.

c. Der Wald ist der Sonne ausgesetzt, während die Waldlichtung nicht die gleiche Wärmemenge erhält, wodurch eine Zone mit Rückenwind entsteht.

11) Was sind die möglichen Anzeichen, die auf einen Start in Lee hindeuten?

a. Konstanter Abwind von 5 bis 10 km / h.

b. Plötzliche Änderungen der Windgeschwindigkeit und -richtung bei konstanter Temperatur.

c. Ständiger Wechsel zwischen Windstille und Phasen mit thermischen Erhöhungen in Form von Böen.

12) Im Startbereich weht ein konstanter Hangwind von 25 km / h. Welche Startmethode halten Sie für die geeignetste?

a. Fahren Sie in steilem Gelände so nah wie möglich an die Hinterkante heran und beschleunigen Sie auf Vollgas, damit die Maschine kräftig aufbläst.

b. Solange es die Umstände zulassen, sollten Sie immer frontal abheben, da dies die sicherste Art des Aufblasens ist.

c. In leicht abschüssigem Gelände auf dem Rücken aufpumpen, um zu verhindern, dass mich der Schirm vorzeitig vom Boden abhebt.

13) Eine optimale Flugvorbereitung an einem neuen Standort erfordert u. a.:

a. Inspizieren Sie das Landefeld und erkundigen Sie sich nach Luftfahrthindernissen und melden Sie den Flug dem nächstgelegenen Flughafenchef.

b. Informieren Sie sich über Luftfahrthindernisse, melden Sie den Flug dem nächstgelegenen Flughafenmanager, planen Sie den Flug entsprechend den Umständen und kontrollieren Sie die Landung.

c. Planen Sie den Flug entsprechend den Gegebenheiten, überprüfen Sie die Landung und lernen Sie die Lufthindernisse kennen.



14) Überfliegen Sie die Landung unmittelbar vor Beginn des Verkehrs:

- a. Es ist nicht erlaubt, da Sie andere Flugzeuge stören könnten, die bereits den Landeverkehr durchführen.
- b. Sie sollte wegen der Möglichkeit von Koalitionen immer vermieden werden.
- c. Sie wird zur Beobachtung der Hülse empfohlen.

15) Welche Verhaltensänderung hat eine nasse Haube?

- a. Die Feinheit wird stark reduziert.
- b. Die Geschwindigkeit bei Start, Flug und Landung nimmt entscheidend zu.
- c. Die Elastizität im Flug ist stark reduziert.

16) Warum werden Starts mit Rückenwind als gefährlich angesehen?

- a. Der Rückenwind impliziert eine sehr hohe Laufgeschwindigkeit.
- b. Der Rückenwind beim Start vermindert die Feinheit des Schirms.
- c. "B " und "A " sind richtig.

17) Ein Start ohne Wind ist in einer Höhe von 3600 Metern anders als in 1400 Metern, und zwar so, dass der Startlauf in 3600 Metern ...

- a. Sie wird durch die verminderte körperliche Leistungsfähigkeit des menschlichen Organismus verlängert.
- b. Sie wird durch die geringere Dichte der Luft getrimmt, was eine schnellere Beschleunigung ermöglicht.
- c. Sie wird durch die geringere Dichte der Luft verlängert, was eine höhere Abfluggeschwindigkeit erfordert.

18) Nach dem Start konnten wir nicht im Stuhl sitzen, weil wir die Beingurte nicht ausreichend angezogen hatten. Wie würden Sie reagieren?

- a. Ich löse die Bremsen, um das Sesselbrett richtig zu positionieren.
- b. Mit den Bremsen in der Hand versuche ich sofort, das Sesselbrett zu positionieren.
- c. Ich bewege mich ein Stück vom Boden weg, halte mit einer Hand die beiden Bremsen fest und lege mit der anderen das Stuhlbrett ab.



19) Unmittelbar nach dem Start stellen Sie fest, dass die linke Bremse blockiert ist und entdecken einen Bremsknoten im Ring des hinteren Bandes. Was ist das richtige Verhalten?

- a. Mit einer Rechtskurve leite ich eine Notlandung ein.
- b. Mit Mühe versuche ich, die linke Bremse zu betätigen.
- c. Ich benutze das hintere Band auf der linken Seite, bis ich einen sicheren Abstand zum Boden habe. Dann versuche ich, den Knoten zu lösen.

20) Bei Wind 0 wollen wir so weit wie möglich fliegen. Was ist das richtige Verhalten?

- a. Ich fliege so schnell wie möglich, öffne die Trimmungen (wenn ich eine habe) und ziehe die Bänder A und B bis zum Limit, das die Turbulenzen und das Gerät selbst zulassen.
- b. Ich lasse den Segler ungebremst fliegen.
- c. Bremse bis zu 20 - 30 %.

21) Der Start ist in 1600 m, das Tal in 400 m. Der Hersteller verspricht eine Gleitzahl von 6. Wie groß ist die maximale Strecke, die bei Windstille zurückgelegt werden kann?

- a. 4,8 km.
- b. 6,0 km.
- c. 7,2 km.

22) Ein Gleitschirm fliegt gegen den Wind und landet unter einer Traube. Wo könnte der aufsteigende Zug warten?

- a. Zum Zeitpunkt des Erreichens unterhalb des Clusters.
- b. In der Mitte des Clusters.
- c. Besonders auf der Luvseite des Clusters.

23) Ein Pilot trifft auf eine aufsteigende Luftmasse und versucht, diese zu drehen. Nach 90° zeigt sein Vario Sinkflug an. Was ist das beste Manöver?

- a. Nach einer 180°-Drehung geradeaus fliegen, weil der Auftrieb jetzt vor dem Piloten ist, dann muss er wieder zentrieren.
- b. Drehen Sie weiter mit der gleichen Steigung und Geschwindigkeit.
- c. Ändern Sie sofort die Richtung der Kurve, da der Pilot wahrscheinlich zu früh mit dem Zentrieren begonnen hat.

24) Ein Pilot dreht innerhalb eines thermischen Auftriebs, der Wind ist ruhig. Die Thermik ...



- a. Gehen Sie vertikal nach oben.
- b. Sie neigt sich nach Norden.
- c. Sie neigt sich nach Westen.

25) Ein Pilot rotiert innerhalb eines thermischen Sinkfluges, ohne Windeinfluss. Er will schnell an Höhe gewinnen. Plötzlich verliert er die Abstammung und sein Vario zeigt starken Nachwuchs an. Welches Mittel ist in der Regel das geeignetste?

- a. Eine enge Drehung von 120°-180°, um wieder in der Thermik zu sein.
- b. Eine offene Kurve von 120°-180°, um im Abstiegsbereich nicht zu viel Höhe zu verlieren.
- c. Drehen Sie weit, bis die Thermik wieder hergestellt ist.

26) Welche Sicherheitsmaßnahme ist bei einem Hangflug in einer thermisch turbulenten Luftmasse angebracht?

- a. Fliegen Sie nicht unter den Grat.
- b. Vergrößern Sie den Abstand zum Relief und haben Sie eine den Bedingungen angemessene Geschwindigkeit.
- c. Öffnen Sie die Trimmklappen des Schirms. Auf diese Weise haben Sie eine homogenere Strömung, die das Profil konturiert. Die Wahrscheinlichkeit eines Verlustes wird verringert.

27) Sie machen einen Flug mit dynamischem Abstieg (Hanglage) und drehen sich.

- a. In Richtung der Seite des Flügels, die ansteigt.
- b. In die gleiche Richtung wie das Flugzeug, das sich über Ihnen befindet und die gleiche Abstammung ausnutzt.
- c. Draußen am Hang.

28) Fliegende Gleitschirme hinterlassen ...

- a. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist die Turbulenz kaum spürbar.
- b. Eine raue Oberfläche, die für andere Segelflugzeuge deutlich spürbar ist.
- c. Ein Ahnenband.

29) Turbulenzen, die von Gleitschirmen erzeugt werden ...



- a. Es hängt von der Flächenbelastung des Gleitschirms ab, die sie verursacht.
- b. Sie sind wichtiger, wenn sie höher als der Boden sind.
- c. Sie sind bei Start- und Landemanövern sehr gefährlich.

30) Was sind die Symptome bei einem Gleitschirm, der sich in einem stabilen Fallschirm befindet?

- a. Günstiger Gegenwind, die horizontale Geschwindigkeit in Bezug auf den Boden ist fast Null, das Gerät sinkt nur ab.
- b. Wir haben den günstigen Gegenwind nicht bemerkt, es gibt keinen Druck auf die Bedienelemente, die Unterseite wird locker und hat eine konkave Form zwischen den Aufhängungslinien.
- c. Das Gerät fährt mit hoher Geschwindigkeit ab, der Druck auf die Bedienelemente ist groß.

31) Welche anderen Ursachen, die vom Piloten verursacht werden, können zu einem Strömungsabriss führen? (Abgesehen vom zu langsamen Fliegen)

- a. Zu geringe Flächenbelastung, falsche Ausgabe von Verlust B.
- b. A falsche Ausgabe des Verlustes B, zu hohe Flächenbelastung.
- c. Zu hohe Flächenbelastung, Fliegen gegen einen sehr starken Wind.

32) Welche Folge könnte eine Kurve haben, bei der das Flugzeug stark gebremst bleibt?

- a. Der Schirm klappt frontal ein, so dass die Flügelspitzen nach vorne zur Mitte kommen, was zu einem Zusammenklappen der Kappe führt.
- b. Der Luftstrom wird aus dem Profil abgelassen und der Schirm geht in einen stabilen Fallschirm über.
- c. Der Luftstrom wird asymmetrisch aus dem Profil abgelassen und das Flugzeug geht in ein flaches Trudeln über.

33) Wie würden Sie reagieren, wenn Sie eine drohende asymmetrische Ablösung des Stroms (asymmetrischer Strömungsabriss) erkennen?

- a. Sie würde das Gerät auf der Außenseite abbremsen, um die Lenkung zu stabilisieren.



b. Ich würde auf der Innenseite der Kurve pumpen, um den Druck auf den Gleitschirm zu erhöhen.

c. Ich würde sofort beide Bremsen lösen, damit die Maschine ihre Geschwindigkeit erhöhen kann.

34) Welche Folge könnte eine asymmetrische Faltung von 50 % haben, wenn der Pilot weiterfliegt, ohne mit den Bremsen einzugreifen?

a. Der Apparat würde frontal einklappen und die Flügelspitzen könnten zur Mitte vorrücken.

b. Der Luftstrom würde sich aus dem Profil lösen und der Gleiter würde in einen Fallschirm eintreten.

c. Der Luftstrom würde asymmetrisch aus dem Profil austreten, das Gleitsegel käme in eine Autorotation.

35) Wie würden Sie reagieren, wenn der Schirm in irgendeiner Phase des Fluges asymmetrisch einklappt?

a. Ich würde auf der eingeklappten Seite pumpen, um den Druck so schnell wie möglich wiederherzustellen und um einen erheblichen Höhenverlust zu vermeiden

b. Ich zog die Bremsen ganz nach unten, bis der Schirm sich öffnete.

c. Stabilisieren Sie den Flug durch Bremsen. Helfen Sie ausreichend der offenen Seite des Flügels und ggf. der eingeklappten Seite durch langes und abwechselndes Bremsen.

36) Wir fahren durch eine turbulente Zone, durch die unser Gleitschirm in der Längs- und Querachse zu schwingen beginnt. Was würden Sie tun?

a. Bleiben Sie bequem im Gurtzeug und fliegen Sie beim Bremsen leicht, ohne diese Pendelbewegungen auszugleichen.

b. Fliegen Sie ohne zu bremsen und beschleunigen Sie, um so schnell wie möglich aus der turbulenten Zone zu kommen.

c. Bremsen Sie den Schirm um 50% ab und halten Sie sich an den Tragegurten fest, um Ihre Position zu stabilisieren.

37) Der Begriff "Twist" bedeutet ...

a. Eine schnelle Bewegung auf der vertikalen Achse, wobei die Hälfte des Flügels nach vorne, die andere nach hinten fliegt.



b. Ein schneller Drehwechsel, bei dem das Gerät um mehr als 90° gekippt wird.

c. Dass sich der Apparat auf den Leinen dreht, verursacht durch schnelle Bewegungen in der vertikalen Achse (Autorotation), bei denen der Pilot aufgrund der Trägheit dieser Bewegung nicht folgen kann.

38) Das Konzept des Flachbits bedeutet ...

a. Eine schnelle Bewegung auf der vertikalen Achse, wobei die Hälfte des Flügels nach vorne, die andere nach hinten fliegt.

b. Eine schnelle Änderung der Drehung, wobei das Gerät gelegentlich um mehr als 90° kippt.

c. Sehr enge Drehung um die vertikale Achse, wobei die Fliehkraft den Belastungsfaktor erheblich erhöht.

39) Das Konzept des "Wingover " bedeutet ...

a. Eine schnelle Bewegung auf der vertikalen Achse, wobei die Hälfte des Flügels nach vorne, die andere nach hinten fliegt.

b. Eine schnelle Änderung der Drehung, wobei das Gerät gelegentlich um mehr als 90° kippt.

c. Sehr enge Drehung um die vertikale Achse, wobei die Fliehkraft den Belastungsfaktor erheblich erhöht.

40) Der Schnellabstieg, das Stechen in den Ohren, hat einen Vorteil gegenüber anderen Abstiegsmethoden, denn ...

a. Obwohl wir schneller fielen, flogen wir mit horizontaler Geschwindigkeit weiter.

b. Die Haube wird nicht verformt, so dass die gesamte Manövrierfähigkeit des Schirms erhalten bleibt.

c. Der Einstieg ist einfach und ohne große körperliche Anstrengung erreichen wir hohe Abstiegswerte.

41) Der spiralförmige Schnellabstieg hat Vorteile gegenüber anderen Schnellabstiegsmöglichkeiten, da ...

a. Obwohl wir schneller fielen, flogen wir mit horizontaler Geschwindigkeit weiter.



b. Die Haube wird nicht verformt, so dass die gesamte Manövrierfähigkeit des Schirms erhalten bleibt.

c. Der Einstieg ist einfach und ohne große körperliche Anstrengung erreichen wir hohe Abstiegswerte.

42) Der Schnellabstieg mit den B-Tragegurten hat Vorteile gegenüber anderen Schnellabstiegsmöglichkeiten, da ...

a. Obwohl wir schneller fielen, flogen wir mit horizontaler Geschwindigkeit weiter.

b. Die Haube wird nicht verformt, so dass die gesamte Manövrierfähigkeit des Schirms erhalten bleibt.

c. Der Einstieg ist einfach und ohne große körperliche Anstrengung erreichen wir hohe Abstiegswerte.

43) Der schnelle Abstieg durch die Ohren hat den Nachteil gegenüber anderen Abstiegsmethoden:

a. Beim Verlassen besteht die Gefahr der Parachutaje.

b. A und C sind richtig.

c. Sie erhalten nur mäßige Sinkwerte.

44) Der Schnellabstieg über die B-Tragegurte hat den Nachteil gegenüber anderen Abstiegsmethoden:

a. Das symmetrische Starten ist je nach Gleitschirmmodell recht anspruchsvoll und beim Aussteigen besteht die Gefahr des Fallschirms.

b. Es ist sehr anspruchsvoll in den Bedingungen. turbulent und übt eine große körperliche Belastung.

c. Alle sind korrekt.

45) Eine Landung erfolgt an einem leicht abfallenden Hang. Die Landung kann nur aufwärts oder abwärts erfolgen, bei Nullwind. Was wäre die richtige Lösung?

a. Es ist einfacher, genau geradeaus zu landen, aber eine weiche Landung wäre schwieriger.

b. Aufwärts landen Sie mit mehr Präzision und Sanftheit.

c. Nach unten landen Sie mit mehr Präzision und Sanftheit.



46) Was ist der Zweck der Durchführung eines Anfluges (Landeverkehr)?

- a. Dient als Training für fortgeschrittene Studentenprüfungen.
- b. Dient dem Einsteiger als Hilfsmittel.
- c. Es dient einer gewissen Ordnung zwischen den Piloten im Anflug und garantiert Ihnen eine höhere Präzision bei den Landungen.

47) Im Falle einer Landung mit Rückenwind ...

- a. Der Bahnwinkel des letzten Schenkels wird reduziert und die Geschwindigkeit nimmt ab.
- b. Erhöhen Sie den Winkel der letzten Beinflugbahn und die Landegeschwindigkeit.
- c. Der Flugbahnwinkel des letzten Schenkels wird verringert und die Landegeschwindigkeit wird erhöht.

48) Sie befinden sich auf der Zielgeraden und stellen fest, dass Sie ein bisschen zu hoch liegen. Welche Entscheidung wäre am sinnvollsten?

- a. Machen Sie eine weitere 360°-Drehung.
- b. Bremsen Sie den Schirm ab, um die Gleitleistung zu verringern, solange Sie Ihre Geschwindigkeit nicht übermäßig reduzieren.
- c. Verlängern Sie den letzten Abschnitt, passieren Sie den Landepunkt und machen Sie eine 180°-Drehung, um in die entgegengesetzte Richtung zu fahren.

49) Welche Folgen kann es haben, wenn ein Gleitschirm im Endabschnitt zu sehr abbremst?

- a. Ein Verlust und dann eine Pattsituation.
- b. Ein Strömungsabriss und dann ein Rückwärtsflugstatus.
- c. A und B sind möglich.

50) Hartes Bremsen ist weniger gefährlich ...

- a. Mit Gegenwind.
- b. Bei geschlossener Blende.



c. Bei geöffnetem "trimms".

51) Was machen Sie unmittelbar nach der Landung?

- a. Nehmen Sie den Kabelbaum und das Gehäuse ab.
- b. Entfernen Sie sich von der Landezone.
- c. Falten Sie den Schirm zusammen und stecken Sie ihn in den Rucksack.

52) Sie landen gegen einen 25 km / h Wind. Was würden Sie tun, sobald Sie mit den Füßen den Boden berühren?

- a. Ziehen Sie die Bremse ganz nach unten, um den Flug des Flugzeugs zu stoppen.
- b. Drehen Sie sich um (180°) und ziehen Sie die Bremsen ganz nach unten, so dass der Schirm nicht mehr fliegt.
- c. Drehen Sie sich um (180°) und ziehen Sie an den Leinen B oder C, damit der Gleitschirm aufhört zu fliegen.

53) Sie sind gezwungen, auf einer steilen Schräge zu landen. Wie würden Sie Ihren Anflug planen?

- a. Landung gegen den Hang.
- b. Landung parallel zum Hang.
- c. Landung unten.

54) Was ist in Bezug auf Landungen auf Bäumen die häufigste Ursache für schwere Verletzungen?

- a. Die Äste geben durch das Gewicht des Piloten und des Schirms nach, der Pilot fällt zu Boden.
- b. Der Pilot verlässt das Gurtzeug, ohne durch Seile gesichert worden zu sein, die Äste geben unter dem Gewicht des Piloten nach und er fällt zu Boden.
- c. Der Pilot wird durch den Aufprall gegen den Baum verletzt.

55) Sie fliegen zusammen mit einem Hängegleiter in gleicher Höhe und in der gleichen Thermik. Wie könnten Sie den Piloten des Flügels gefährden?

- a. Durch enge Kurven.
- b. Durch sehr abrupte Kurvenwechsel.



- c. Durch einen sehr langsamen Flug.

56) Der Fallschirm muss sich öffnen ...

- a. Im Falle eines Einsturzes der Motorhaube (frontal, in der gesamten Spannweite).
- b. Immer dann, wenn die Situation unbeherrschbar erscheint, abhängig von der Höhe und der entsprechend verbleibenden Zeit zum Handeln.
- c. Wenn sich der Gleitschirm einem Cluster nähert und das Vario 6m / sec anzeigt.

57) In welcher der folgenden Situationen sollte das Notfallsystem geöffnet werden?

- a. Wenn ein Drittel der Haube gefaltet wird, schrumpft sie wiederum auf den Bügeln.
- b. Wenn der Gleitschirm in einen Cluster eintritt und weiter mit 8m / sec. steigt.
- c. Nach einer Autorotation, wenn die Leinen mehrere Verdrehungen haben und der Schirm selbständig in eine Spirale eintritt.

58) Wie sollte sich der Pilot nach dem Öffnen des Notschirms verhalten?

- a. Ziehen Sie an den Bändern B, C oder D, damit der Schirm nicht fliegt und eine aufrechte Position am Gurtzeug einnimmt.
- b. Der Pilot sollte eine horizontale Position einnehmen, indem er Arme und Beine schrumpft (Embryo-Position).
- c. Abbremsen des Schirms, damit er nicht zu nahe an den Notschirm kommt.

59) Wie sollten Sie mit dem Fallschirm landen, um Verletzungen so weit wie möglich zu vermeiden?

- a. Der Versuch, den Schirm im letzten Moment zum Fliegen zu bringen.
- b. Schauen Sie nach unten, spannen Sie die Muskeln an und strecken Sie die Beine.
- c. Die Beine leicht beugen, die Knie zusammenführen und anziehen, nach vorne schauen und die Arme über der Brust verschränken.

60) Wenn Sie als Erster auf eine verletzte Person zugehen, versuchen Sie, die Situation mit folgenden Fragen zu klären:



- a. Antwort? Atmen Sie? Blutet es? Ist Ihr Puls normal?
- b. Was ist passiert? Wer ist verantwortlich? Welche Maßnahmen müssen Sie ergreifen?
- c. Haben Sie ein Gewissen? Können Sie aufstehen? Kann es laufen?

61) Verletzte Personen, die möglicherweise Rückenverletzungen haben, sollten ...

- a. Schauen Sie mit dem Bauch nach unten und schützen Sie sich vor Witterungseinflüssen.
- b. Unfähig sein, sich zu bewegen oder zu sitzen.
- c. Setzen Sie sich und schützen Sie sich vor Witterungseinflüssen.

62) Welche Anzeichen können auf eine Rückenverletzung bei einer verletzten Person hinweisen?

- a. Blässe, bläuliche Lippen, kalter Schweiß, schwacher und schneller Puls und verwirrte Sprache
- b. Starke Schmerzen in den Beinen
- c. Rückenschmerzen und fehlendes Gefühl in den Füßen, Beinen, Händen oder Armen

63) Welche Anzeichen können auf eine Gehirnerschütterung bei einer verletzten Person hinweisen?

- a. Blässe, bläuliche Lippen, kalter Schweiß, schwacher und schneller Puls, und verwirrte Sprache.
- b. Starke Schmerzen in den Beinen
- c. Rückenschmerzen und fehlendes Gefühl in den Füßen, Beinen, Händen oder Armen.

64) Wenn es notwendig ist, eine verletzte Person mit dem Hubschrauber zu transportieren, wäre es notwendig, vor ihrer Ankunft ...

- a. Stellen Sie das Fliegen im Unfallbereich sofort ein.
- b. Evakuieren Sie die Unfallstelle von allen Arten von losen Gegenständen wie Jacken, Gleitschirmen, etc.
- c. "A " und "B " sind richtig.



65) Erkennen einer ungewöhnlichen und / oder neuen Landung ...

- a. Es wird verwendet, um die Windrichtung und die Länge des Geländes zu sehen.
- b. Damit können Sie prüfen, ob das Gelände eine Neigung hat, ob es signifikante Hindernisse gibt, sehen, wo sich der Windsack befindet, und wenn wir vorher einen landenden Piloten sehen, vom Boden aus prüfen, wie die Anflugmanöver durchgeführt werden.
- c. A und B sind richtig.

66) Die Näherung ist abhängig von ...

- a. Die Nähe des Landeplatzes in Bezug auf den Start, die Leistung oder Gleitrate des Flügels, die Intensität und Richtung, das Vorhandensein von Auf- und Abstiegen sowie die Manöver des Piloten.
- b. Von der Windrichtung und der Länge des Geländes.
- c. A und B sind richtig.

67) Gleitschirme sind im Vergleich zu anderen Flugzeugen windempfindlicher, haben einen begrenzten Geschwindigkeitsbereich und eine geringere Fähigkeit, den Gleitwinkel nennenswert zu variieren, dafür aber auch eine größere Manövrierfähigkeit.

Unter Berücksichtigung der besonderen Orographie unserer Landeplätze und der Landschaft, welche(n) der folgenden Anflugarten würden Sie verwenden, um die Sicherheitsmargen zu erweitern:

- a. In "U " und / oder "S ".
- b. In "O " und / oder "S ".
- c. In "S " und / oder "8 ".

68) Bei der Durchführung des Anflugmanövers im letzten Gleitabschnitt stellen wir fest, dass wir einen Höhenüberschuss haben (wir sind zwischen 8 und 12 Meter hoch in Bezug auf den Boden). Was sollen wir tun?

- a. Wir machen eine 360°-Drehung.
- b. Wir erreichen das Ende der Aufnahme und machen eine 180°-Drehung, um weiter zu gleiten, bis wir den Boden berühren.
- c. Jede Korrektur mit den Bremsen werden wir sanft durchführen, und wir werden sogar den Körper benutzen, um zu korrigieren oder Achten durchzuführen; in jedem Fall, nie "über Befehl" abwechselnd, eine Bremse und die andere.



69) Je nach Länge des Feldes wird der Kontakt- oder Landepunkt mehr oder weniger weit vom Eingangstor auf der Achse des Windes entfernt sein. Die Höhe des Tores hängt von der Größe des Feldes, den Hindernissen in der Umgebung und der Intensität des Windes ab.

Beispiel: Wenn das Feld sehr kurz ist, muss die Achse.... sein.

- a. außerhalb des Feldes und auch des Tores, um zu vermeiden, dass wir am Feld vorbeifahren, wenn wir hoch einfahren.
- b. innerhalb des Feldes, und die Annäherung darüber.
- c. A und B sind falsch.

70) Wie korrigieren wir die "Drift"?

- a. Wir richten uns in einem bestimmten Winkel gegen den Wind und warten darauf, dass die daraus resultierende Flugbahn uns genau in einer geraden Linie zu dem Ziel führt, das wir anstreben, sei es nach vorne oder zu einer der unabhängigen Seiten des Windes.
- b. Der Driftkorrekturwinkel ist abhängig von der Geschwindigkeit und Richtung des Windes und unserer Fluggeschwindigkeit.
- c. A und B sind richtig.