



## ZWEI SITZ

### 1) Das Experienced-Pilot-Syndrom ist ...

- a. Ein Zustand der Unsicherheit, der sich bei erfahrenen Piloten nach mehr als hundert Flügen manifestiert.
- b. Ein Zustand der Nervosität, den erfahrene Piloten zeigen, wenn sie von einem anderen, weniger erfahrenen Piloten überholt werden.
- c. Diejenige, die den erfahrenen Piloten in die Gefahr eines Unfalls bringt, aufgrund von Übermut und Routine durch Nichtbeachtung etablierter Verfahren.

### 2) Der Doppelsitzerpilot ist der Meinung, dass ...

- a. Der Passagier ist dafür verantwortlich, den Anweisungen des Piloten jederzeit Folge zu leisten.
- b. Der Beifahrer sollte bei keinem Vorgang helfen, denn wenn er einen Fehler macht, kann es gefährlich werden.
- c. Der Passagier ist nicht und kann für nichts verantwortlich sein. Der Pilot ist für alles allein verantwortlich.

### 3) Beim Übergang von einem Fahrgast mit 50 kg auf einen anderen mit 90 kg ...

- a. Es kostet mehr beim Starten und Landen, weil man mehr Geschwindigkeit braucht, aber im Flug fliegt man das Gleiche.
- b. Es findet eine Vorwärtsbewegung des gesamten Fluggeschwindigkeitsbereichs statt (Polverschiebung), die Sinkgeschwindigkeit nimmt zu, die Drehgeschwindigkeit und die Stabilität steigen, die Pendelträgheit nimmt zu.
- c. Er hebt besser ab, wenn der Start sehr steil ist, da das Gewicht beim Rennen hilft, aber wenn das Gelände nicht sehr geneigt ist, verlangsamt er das Rennen. Die Steuerung fühlt sich härter an und die Kurven sind langsamer.

### 4) Beim Übergang von einem Fahrgast mit einem Gewicht von 90 kg zu einem anderen mit einem Gewicht von 50 kg ...

- a. Es kostet weniger beim Starten und Landen, weil weniger Geschwindigkeit benötigt wird, aber im Flug wird es immer noch pilotiert.
- b. Es kommt zu einer Rückverlagerung im gesamten Fluggeschwindigkeitsbereich (Polverschiebung), die Fallgeschwindigkeit



nimmt ab, die Drehgeschwindigkeit und Stabilität nehmen ab, die Pendelträgheit nimmt ab.

c. Der Innendruck des Schirms nimmt ab und das Profil ist weniger definiert, was das Gleiten und Eindringen bei starkem Wind verringert.

**5) Bei einer 45°-Schräglage erhöht sich die Flächenbelastung um ...**

- a. 33%.
- b. 50%.
- c. Es hängt vom Gesamtgewicht im Flug ab, je mehr Last, desto mehr Anstieg.

**6) Bei einer Kurve mit 60° Schräglage erhöht sich die Flächenbelastung um ...**

- a. 75%
- b. 100%
- c. Es hängt vom Gesamtgewicht im Flug ab, je mehr Last, desto größer der Anstieg.

**7) Beim Endanflug unter windigen Bedingungen landet ein Doppelsitzer ...**

- a. Reduzieren Sie die Geschwindigkeit, um das Gleiten zu begrenzen und den Schuss nicht aufgrund des aufsteigenden Windes zu verfehlen.
- b. Bei maximaler Geschwindigkeit, gerade und ohne Korrekturen im letzten Abschnitt, voll abbremsen, um die horizontale Flugbahn beizubehalten, bis die Geschwindigkeit reduziert wird.
- c. Bremsen mit 50% bis ca. 10-15 Meter Höhe und dann abbremsen, um auf den letzten Metern besser durchzukommen, mit mehr Stabilität und Energiereserve.

**8) Beim Endanflug bei windstillen Bedingungen landet ein Doppelsitzer ...**

- a. Bei maximaler Geschwindigkeit, gerade und ohne Korrekturen im letzten Abschnitt, voll abbremsen, um die horizontale Flugbahn beizubehalten, bis die Geschwindigkeit reduziert wird.
- b. Unter Berücksichtigung der Trägheit, um zu berechnen, wo wir das Segel fallen lassen werden, um ein Schleifen auf abrasiven oder schneidenden Materialien zu vermeiden.
- c. Bremsen mit 50% bis ca. 10-15 Meter Höhe und dann abbremsen, um auf den letzten Metern besser durchzukommen, mit mehr Stabilität und Energiereserve.

**9) Ein Doppelsitzer fliegt mit einer Flächenbelastung von 4,8 kg / m<sup>2</sup> ...**



- a. Es wird eine gute Stabilität in der Roll- und Nickachse haben, die Pendelträgheit wird hoch sein.
- b. Die Biegungen sind selten und die Öffnung wird schnell, explosiv sein, obwohl sie starke Pendel erzeugen.
- c. **Alle sind korrekt.**

**10) Ein Doppelsitzer fliegt mit einer Flächenbelastung von 3,2 kg / m<sup>2</sup> ...**

- a. Es wird wenig Stabilität in der Roll- und Nickachse haben, die Pendelträgheit wird gering sein.
- b. Die Biegungen sind relativ häufig und die Öffnung erfolgt langsam und gleichmäßig, ohne große Pendelungen.
- c. **Alle sind korrekt.**

**11) Beim Start, am Ende des Tages sind wir schon vorbereitet und die Situation ist mit sehr wenig Wind, aber Heck .**

- a. Wir heben schnell ab, weil wir Gefahr laufen, dass die Katabatik stärker wird.
- b. Wir heben frontal ab.
- c. **Wir warten auf besseren Wind, um abzuheben.**

**12) Bei starkem Wind beim Start ...**

- a. **Sie müssen mehrere Kameraden um Hilfe bitten, um als Anker zu fungieren und sich aufblasen zu können, ohne rückwärts gezogen zu werden.**
- b. Er kann asymmetrisch aufgeblasen werden, so dass ich zurückgeführt werden kann, um das Aufblasen progressiver zu gestalten.
- c. Es würde abheben, je nachdem, ob der Fahrgast groß ist oder nicht.

**13) Fliegen am Hang, Verkehrsregeln zwischen Flugzeugen ...**

- a. Sie werden jederzeit eingehalten.
- b. Wir werden sie unter Berücksichtigung der turbulenten Nachlaufströmung anpassen, um andere Flugzeuge nicht zu beeinträchtigen.



- c. Alle außer den Vorrangigen werden erfüllt. Der Zweisitzer wird immer zur Sicherheit wegfahren, auch wenn er Vorrang hat.

**14) Bei starkem Wind, einmal gelandet, hat der Doppelsitzer-Pilot ...**

- a. Er lässt den Passagier los, bevor er das Segel setzt.
- b. Er wird die Bänder "A", "B" oder "C" ziehen, aber niemals das "D" oder die Bremsen, da ein Widerstand auftreten würde.
- c. Er dreht sich in Richtung des Segels und bremst mit einigen Umdrehungen an den Bedienelementen, oder er zieht an den Bändern "B", "C" oder "D", bis das Segel niedergeschlagen ist.

**15) Was ist der übliche Gewichtsbereich für einen Tandem-Gleitschirm?**

- a. 230 - 260 Kg.
- b. 110 - 140 Kg.
- c. 160 - 220 Kg.

**16) Was sind die Symptome beim Fliegen eines doppelsitzigen Gleitschirms oberhalb des Gewichtsbereichs?**

- a. Schnelles und schwieriges Abheben.
- b. Langsames und instabiles Verhalten.
- c. Langsames Verhalten und leichtes Abheben.

**17) Listen Sie die wichtigen Punkte auf, über die der Passagier beim Pre-Flight Briefing informiert werden muss.**

- a. Beruhigen, nicht vorzeitig absetzen
- b. Position zum Erbrechen, nicht in Panik geraten und weglaufen.
- c. Einführung des Piloten, Erklärung des Startvorgangs, was zu tun ist, wenn er im Flug ist.

**18) Unterschiede zwischen flexiblen und starren Abstandhaltern**

- a. Kompaktere Fahrer und Beifahrer mit den starren.
- b. Kompaktere Fahrer und Beifahrer mit flexiblen.
- c. Es gibt keinen Unterschied.

**19) Um den Stress meines Beifahrers zu reduzieren ...**



- a. Stellen Sie Körperkontakt her.
- b. Handeln Sie schnell und effizient. Weisen Sie darauf hin und zeigen Sie, dass Sie sich beide einig sind.
- c. **Alle sind korrekt.**

**20) Das Verfahren zum Fliegen in einem zweisitzigen Gleitschirm ...**

- a. Enthält 2 typische Briefings: Aufblasen mit Blick auf den Hang ohne Wind und mit Blick auf das Segel mit Wind.
- b. Es ist geschrieben, ich handle danach, ich überprüfe es von Zeit zu Zeit, vor allem, wenn etwas scheitert oder sich ändert.
- c. **Alle sind korrekt.**

**21) Meine Verfahrensrichtlinien sind ...**

- a. Gewährleisten Sie die Sicherheit der Passagiere von der Übernahme bis zum Verlassen des Landeplatzes.
- b. Dazu gehört ein möglichst kurzes, aber vollständiges Briefing, angepasst an das Terrain und die Bedingungen, zur richtigen Zeit und mit den richtigen Worten. WENIGER IST MEHR.
- c. **Alle sind korrekt.**

**22) Es ist wichtig, 7 wichtige Punkte zu überprüfen, wenn wir im Begriff sind, zu fliegen. Einige dieser 7 Punkte sind:**

- a. Leggings, Bauch- und Passagierkleidung.
- b. **Fallschirm des Piloten und Beinschlaufen.**
- c. Karabinerhaken, GPS-Funkgerät und Bremsen.

**23) Es ist wichtig, 4 Phasen zu durchlaufen, sobald wir im Begriff sind zu fliegen. In diesen 4 Phasen finden wir:**

- a. Überprüfen Sie mindestens 7 wichtige Punkte.
- b. Adresse zum Fahrgast anzeigen, letzte

Worte, fragen Sie nach Feedback,

Stopplinie prüfen und Vorgang abbrechen.

- c. **Alle sind korrekt.**



**24) Warum ist es gefährlich, starre Abstandhalter mit Kindern oder leichten Gewichten zu verwenden?**

- a. Es ist nicht gefährlich.
- b. **Denn die aufgehängten Gewichte bewirken den Ausgleichseffekt.**
- c. Der Passagier wird unterhalb des Piloten positioniert.

**25) Ist es richtig, den Fallschirm an der Verankerung der Schulterpolster des Pilotenstuhls anzubringen?**

- a. Ja.
- b. **Tun Sie das nicht.**
- c. Nur wenn wir 2 Fallschirme haben.

**26) Unterstützung bei einem zweisitzigen Flug ...**

- a. **Sie kann verwendet werden, erfordert aber eine spezielle Brifierung.**
- b. Es muss so oft wie möglich verwendet werden.
- c. Sie können für die Sicherheitskontrollen der Passagiere verantwortlich gemacht werden.

**27) Für eine leichte Zündflamme ...**

- a. Wenn ich einen schweren Passagier fliege, ist es besser, die Trimmer loszulassen, um Geschwindigkeit zu gewinnen und die Rückkehr bei der Landung zu verbessern.
- b. **Wenn ich mit einem schweren Passagier fliege und die Trimmer lockere, wird die Bremse noch härter und ich habe möglicherweise Schwierigkeiten, eine gute Landung hinzukriegen.**
- c. Um einen leichten Passagier zu fliegen, schließen Sie besser die Trimmer, während Sie die Ohren anlegen.

**28) Ein Pilot fliegt mit einem PTV von 120Kg und die Überziehgeschwindigkeit beträgt 20 Km / h. Wie hoch ist die Überziehgeschwindigkeit mit einem 180 kg PTV?**

- a. Etwa 20 km / h
- b. Etwa 15 km / h
- c. **Etwa 25 km / h**

**29) Der Hersteller erwähnt auf dem Etikett, dass der Schirm bis zu 200Kg zugelassen ist. Welche maximale Last hält er auf Zeit?**



- a. Wir können es nicht wissen.
- b. 1200 Kg.
- c. 1600 Kg.

**30) Was ist die beste Trimmerposition beim Start?**

- a. Bei starkem Wind werden die Trimmer geschlossen, um das Vorwärtskommen des Schirms zu verhindern (abata).
- b. Bei starkem Wind lasse ich die Trimmer los, um besser eindringen zu können.
- c. Bei wenig Wind schließe ich die Trimmer, um besser zu steigen.

**31) Wie wirkt sich die Variation des Gesamtgewichts im Flug auf die Geschwindigkeit des Gleitschirms aus?**

- a. Doppeltes Gewicht, doppelte Geschwindigkeit.
- b. Bei doppeltem Gewicht ist die Geschwindigkeit die Quadratwurzel aus der Fläche der vorherigen Geschwindigkeit.
- c. Bei doppeltem Gewicht erhöht sich die Geschwindigkeit um 40 %.

**32) Welche Situation kann den Fahrgast am meisten ablenken?**

- a. Aufeinanderfolgende Abbrüche.
- b. Pilot beschwert sich über das Wetter.
- c. Alle sind korrekt.

**33) Ich fliege meinen Tandem immer gut beladen. Morgen fliege ich zum ersten Mal mit wenig Last. Ich muss hoffen, dass ...**

- a. Die Härte der Bremsen wird erhöht.
- b. Die Trimmgeschwindigkeit nimmt ab, die Überziegeschwindigkeit nimmt ab, und der Geschwindigkeitsbereich ändert sich nicht.
- c. Die Trimmgeschwindigkeit nimmt ab, die Überziegeschwindigkeit nimmt zu und der Geschwindigkeitsbereich wird kleiner.

**34) Es gibt 5 wichtige Dinge bei der Herstellung eines Zweisitzers. Welches davon ist NICHT?**



a. Der Passagier geht nie bewusst ein Risiko ein. Der erste Flug ist voll von Emotionen, radikale Manöver sind nicht nötig.

b. Im Falle eines Unfalls ist der Passagier direkt exponiert. Die Entscheidung, zu fliegen, ist eine sehr persönliche Entscheidung. Es ist interessant zu überlegen, warum der Passagier diese Entscheidung getroffen hat.

c. Der Passagier hat den besten Service verdient. Ich sollte ihm einen guten Kreuz- und / oder Stuntflug geben, wenn möglich.

**35) Die Hauptpflicht bei der Herstellung eines Zweisitzers ist ...**

a. Haben Sie die bestmöglichen Mittel.

b. Halten Sie die Vorschriften der zivilen Luftfahrt ein.

c. Fliegen Sie mit dem Passagier, ohne ihn in irgendeiner Weise zu verletzen.

**36) Fliegen in einem Doppelsitzer ...**

a. Es erfordert eine professionelle Einstellung, auch wenn Sie keine kommerziellen Flüge fliegen.

b. Es erfordert ständige Aufmerksamkeit, meine Arbeitsmittel (Segel, Stuhl, Karabiner ...) auszuwählen und zu pflegen.

c. Alle sind korrekt.

**37) Ich werde mein Flugteam für die Arbeit nach ... auswählen.**

a. Benutzerfreundlichkeit, Regulierung und Komfort.

b. Die beste Leistung.

c. Das Neueste, um professionell auszusehen.

**38) In einem Doppelsitzer ...**

a. Wenn Sie die Arme des Beifahrers vor die Abstandshalter legen, erleichtert dies die "Superman"-Position, insbesondere wenn die Sitzverankerungen sehr niedrig sind.





b. Indem die Arme des Beifahrers vor die Abstandshalter gelegt werden, kann sich der Beifahrer im Falle eines Sturzes schützen und verhindert, dass er sich zu früh hinsetzt.

c. Sie sind alle wahr.

**39) Nach der Landung ...**

a. Ich entferne den Rumpf des Passagiers und trenne dann den Passagier vom Segel.

b. Ich stelle die Trimmer in die neutrale Position, um für den nächsten Flug bereit zu sein.

c. Ich kümmere mich um die Sicherheit der Passagiere, bis wir die Landezone verlassen.

**40) Beschreiben Sie, wie Sie im Wasser landen können, wenn es keine andere Möglichkeit gibt:**

a. Ich sage meinem Beifahrer, er soll sich die Nase zuhalten.

b. Kurz bevor ich ins Wasser gehe, öffne ich den Reißverschluss.

c. Ich bitte meinen Fahrgast, sich zu entspannen.

**41) Müssen wir den Passagier über den Abbruch des Starts informieren?**

a. Nein, wir machen ihm keine Angst.

b. Ja.

c. Nur wenn das Wetter schlecht ist.

**42) Was können wir erwarten, wenn wir mit einem unerfahrenen Passagier fliegen?**

a. Dass der Beifahrer zu viel fährt.

b. Lassen Sie den Fahrgast überall hinlaufen, nur nicht in die richtige Richtung.

c. Höchstwahrscheinlich wird der Passagier vor dem Start Platz nehmen, aber die anderen Antworten sind Möglichkeiten, die passieren können.

**43) Vorteile einer großen Kerze gegenüber einer kleinen Kerze**



- a. Mehr Höchstgeschwindigkeit, weniger Kraftaufwand zum Aufblasen des Segels.
- b. **Weniger Aufwand beim Aufblasen des Segels, sanftere Landung.**
- c. Höhere maximale Geschwindigkeit, geringere Upload-Geschwindigkeit.

**44) Wie lange sollte man in der Regel fliegen, wenn ein Passagier zum ersten Mal fliegt?**

- a. Eine Stunde, um zu zeigen, wie schön es ist, zu fliegen.
- b. **Etwa 20 min, um Schwindel zu vermeiden.**
- c. Die von uns geschätzte Zeit und die Bedingungen erlauben es.

**45) Der Anschluss an den Doppelsitzerflügel wird hergestellt:**

- a. Pilot, Passagier, Segel.
- b. **Pilot, Segel, Passagier.**
- c. Passagier, Segel, Pilot.

**46) Wie viele und welche Punkte sind vor dem Start in einem Doppelsitzer wichtig?**

- a. Sie sind 5: Beinlinge Passagier, Karabiner, Pilotenbeinschlaufen, Positions- und Symmetrieabschnitte, freie Bremsen.
- b. Are 4: Leggings, Karabiner, Positions- und Symmetrieabschnitte, freie Bremsen.
- c. **Are 7: Beinlinge Beifahrer, Beifahrerkarabiner, Karabiner Kerze, Karabiner Pilot, Leggings Pilot, Positions- und Symmetrieabschnitte, Bremsen frei.**

**47) Die polare Geschwindigkeit eines Zweisitzers, der unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt ist:**

- a. **Sowohl die horizontale als auch die vertikale Geschwindigkeit werden geändert.**
- b. Es wird nur die horizontale Geschwindigkeit beeinflusst, die sich erhöht.
- c. Sie bleibt unverändert.

**48) Zwei identische Flügel, die mit unterschiedlichen Flächenlasten belastet werden, heben ab:**

- a. Mit gleicher Geschwindigkeit und Inzidenz.



- b. Mit gleichem Anfall, aber mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten.
- c. Mit der gleichen Geschwindigkeit, aber unterschiedlichen Vorfällen.

**49) Je mehr die Flächenbelastung reduziert wird, desto zweiseitiger:**

- a. Sie ist weniger stabil.
- b. Sie hat eine geringere Sinkrate.
- c. Alle sind korrekt.

**50) Der Belastungsfaktor ist das Verhältnis:**

- a. Gesamtgewicht (Flügel + Pilot) über Scheingewicht.
- b. Pilotengewicht über Gesamtgewicht (Flügel + Pilot).
- c. Scheingewicht über Gesamtgewicht (Flügel + Pilot).

**51) Wir nennen die Flächenbelastung die Relation:**

- a. Flügelfläche über Gesamtgewicht (Flügel + Pilot).
- b. Gesamtgewicht (Flügel + Pilot) auf der Flügelfläche.
- c. Das Gewicht des Piloten auf der Flügeloberfläche.

**52) Anhaltegeschwindigkeit:**

- a. Sie nimmt ab, wenn das Gewicht des Piloten zunimmt.
- b. Sie erhöht sich, wenn das Gewicht des Piloten zunimmt.
- c. Sie nimmt ab, wenn der Lastfaktor steigt.

**53) Fliegen auf gleicher Höhe ist die Priorität:**

- a. Der Flügel, der von rechts kommt.
- b. Der Flügel, der als erstes den Aufgang erreicht.
- c. Beide sind korrekt.

**54) Der zweiseitige Pilot:**

- a. Er ist zu 100 % für den Fahrgast verantwortlich.



b. Ihre Entscheidungen müssen unter den Grenzwerten für einsitzige Flüge liegen.

c. Die Antworten a und B sind beide richtig.

**55) Bei der Landung mit einem Doppelsitzer:**

a. Wir sollten keine Landung mit loser Trimmung durchführen, da der Flügel instabiler und anfälliger für ein Einklappen ist.

b. Zum Landen mit dem Doppelsitzer können wir die Trimmung komplett lösen und so mit einer guten Energiereserve landen.

c. Die Verwendung von losen Trimmungen bei der Landung ist nur wichtig, wenn wir leicht beladen fliegen und viel Wind vorhanden ist.

**56) Beim Fliegen eines Doppelsitzers müssen wir beachten, dass:**

a. Wir fliegen eine Art Lastwagen mit Flügeln und wir können völlig selbstbewusst sein.

b. Da er eine größere Flügelfläche und mehr Gewicht hat, unterscheidet er sich nicht unbedingt von einem einsitzigen Flügel.

c. Gerade weil wir fast das Doppelte von allem haben, multiplizieren sich alle Vorfälle und wir sollten nie übermütig werden.

**57) Arbeit als bíplacero:**

a. Das Fehlverhalten des Passagiers entbindet den Piloten von seiner gesamten Verantwortung.

b. Die Versicherung deckt immer beides ab, es spielt keine Rolle, wenn wir bei Wetterwarnungen in unserem Gebiet fliegen und ein Missgeschick erleiden.

c. Ich trage die rechtliche, moralische und technische Verantwortung gegenüber dem Fahrgast.

**58) Bezüglich flexibler und starrer Abstandshalter:**

a. Die flexiblen erleichtern das Rennen, aber in der Luft wird es ungemütlicher, sehr nah am Passagier.

b. Die starren erleichtern das Rennen, aber die Bewegungen in der Luft sind nicht so homogen.



- c. Eigentlich gibt es keine großen Unterschiede, die zu berücksichtigen wären.

**59) Im Briefing mit dem Passagier vor dem Flug:**

- a. Wir sollten erklären, was wir tun und was zu tun ist, Schritt für Schritt, um Fehler zu vermeiden und gut informiert zu sein.
- b. Folgen Sie dem Motto "weniger ist mehr" und verwirren Sie ihn somit nicht durch zu viele Informationen.
- c. Die Antworten a und B sind beide richtig.

**60) In Bezug auf den Fahrgast. Was ist wichtiger?**

- a. Wissen Sie, ob Ihnen leicht schwindlig wird.
- b. Wenn Sie alles verstanden haben, was wir Ihnen vor dem Flug erklärt haben.
- c. Beurteilen Sie Ihr Stressniveau und Ihre körperliche Fitness.

**61) Fliegen am Hang oder in der Thermik:**

- a. Im Zweifelsfall wird der Zweisitzer immer wegfahren, auch wenn er die Verkehrsvorfahrt hat.
- b. Wir werden versuchen, ohne uns einem Risiko auszusetzen, unsere Priorität durchzusetzen, die mit unserem Fahrgast vereinbarte Zeit einzuhalten.
- c. Die Antworten a und B sind beide richtig.

**62) Zu den wichtigsten Aspekten, die in der Flugvorbereitungsphase zu berücksichtigen sind, gehören:**

- a. Stellen Sie sicher, dass der Beifahrer weiß, was er zu tun hat, und schließen Sie ihn vor dem Piloten an den Splitter an.
- b. Geben Sie dem Fahrgast Vertrauen, damit er nicht nervös wird.
- c. Der Pilot muss den Notfall verifizieren, bevor er sich auf den Stuhl setzt, und den Passagier nach dem Piloten anschließen.

**63) Wenn es aufgrund der Bedingungen nicht möglich ist, sofort zu starten:**

- a. Wir werden mit dem angeschlossenen Fahrgast warten, um so schnell wie möglich abfahren zu können.



- b. Minimieren Sie die Zeit, in der die Passagierflugzeug-Baugruppe mit der Tragfläche verbunden ist, ohne dass ein Abheben bevorsteht.
- c. Wir fahren los, wenn wir sehen, dass die anderen einheimischen Piloten abheben.

**64) Zweisitzige Gurtzeuge und Sitze:**

- a. Die Stühle müssen eine effektive Überkreuzung und automatische Verschlüsse haben.
- b. Die Stühle müssen eine Kreuzung haben und bequem und leicht sein.
- c. Absolut verbotene automatische Schließungen.

**65) Warum ist ein Doppelsitzerprotokoll so extrem wichtig?**

- a. Um Kriterien zu vereinheitlichen und komfortabler zu gestalten.
- b. Um nie alle Phasen zu vergessen, die vor einem zweisitzigen Flug zu berücksichtigen sind.
- c. Um unsere Arbeit zu erleichtern.

**66) Im Falle von Wind gilt die Grundregel:**

- a. Nehmen Sie keine Hilfe an, wenn Sie nicht alleine losziehen können, tun Sie es nicht. Es sei denn, wir haben Hilfe von jemandem, dem wir absolut vertrauen.
- b. Nehmen Sie keine Hilfe an, wenn Sie nicht alleine losziehen können, tun Sie es nicht.
- c. Auch die Annahme von Hilfe durch andere Piloten ist eine gute Idee.

**67) Laut den meisten Herstellern müssen wir die Karabiner mindestens jedes Jahr wechseln:**

- a. 5 Jahre.
- b. Alle sind korrekt.
- c. Immer dann, wenn sie offensichtliche Verschleißerscheinungen aufweisen.

**68) Der Doppelsitzer segelt:**

- a. Alle sind korrekt.



- b. Sie benötigen ein Niveau der Steuerung, das dem technischen Niveau des Piloten entspricht.
- c. Die Kerzen fangen an, eklatant vergleichbar zu sein mit mittleren oder sogar hohen Ertragskerzen.

**69) Wenn Sie einen zweisitzigen Flügel wählen:**

- a. Wir müssen einen Kompromiss zwischen unseren Vorlieben und dem Nutzen finden.
- b. Wir müssen einen Flügel wählen, der unserem Pilotenniveau entspricht.
- c. Alle sind korrekt.

**70) Das Lande-Briefing:**

- a. Wir werden es zuerst beim Start und dann im Flug kurz vor der Landung machen.
- b. Wir werden es im Flug rechtzeitig vor der Landung tun.
- c. Es ist nicht wichtig, in welcher Reihenfolge wir das Briefing machen, wichtig ist, dass wir es nicht vergessen.