

Prüffragen Einsteigerkurs Flugtechnik (Fettgedruckt ist richtig)

Frage 1: Welche Vorbereitung trifft der Pilot, bevor er den Schirm aufzieht?

1. Es sind keine Vorbereitungen zu treffen
2. **Der Pilot führt einen 5 Punkte Startcheck durch. Gurtzeug-Leinen-Kappe-Wind und Luftraum werden dabei ggf. mit dem Partner überprüft.**
3. Es wird der 10 Punkte Partnercheck durchgeführt
4. Der Pilot überprüft nur sein Gurtzeug. Der Rest wird schon passen.

Frage 2: Aus welchen Phasen setzt sich der Gleitschirmstart zusammen?

1. Aufreiß-Lauf- und Abhebephase
2. Beim Gleitschirmstart gibt es keine Phasentrennung
3. **Aufzieh-Stabilisierungs-Kontroll-Ausrichte-Beschleunigungs- und Abhebephase. Bei der Anfängerschulung kann jedoch noch keine klare Phasentrennung erwartet werden.**
4. Auslege-Aufzieh- und Startphase

Frage 3: Zu welchem Zeitpunkt werden die Tragegurte beim Vorwärtsaufziehen losgelassen und der Schirm, ab dem Zeitpunkt nur noch über die Bremsen und das Verändern der Pilotenposition kontrolliert?

1. Die Tragegurte werden losgelassen, wenn der Schirm senkrecht über dem Pilot ist
2. Die Tragegurte werden sofort nach dem ersten Schritt losgelassen
3. **Das Loslassen der Tragegurte richtet sich nach der Rotationsgeschwindigkeit, mit welcher der Schirm über den Pilot kommt. Ist die Rotationsgeschwindigkeit gering, werden die Tragegurte länger geführt. Ist die Rotationsgeschwindigkeit hoch, werden die Tragegurte früher losgelassen. Ziel ist, den Schirm senkrecht über dem Pilot zu stabilisieren**
4. Die Tragegurte werden losgelassen, wenn der Schirm vor dem Pilot ist.

Frage 4: Im Bild 1 sind 3 Steuerbereiche dargestellt. Die Steuerbereiche dienen als Anhaltspunkt in der Anfängerschulung. Wie sind die Steuerbereiche definiert?

1. Bereich 1 gelber Steuerbereich-ok; Bereich 2 grüner Steuerbereich-kritisch; Bereich 3 roter Steuerbereich-Absturz
2. **Bereich 1 grüner Steuerbereich-ok; Bereich 2 gelber Steuerbereich-kritisch; Bereich 3 roter Steuerbereich-Absturz**
3. Bereich 1 grüner Steuerbereich-ok; Bereich 2 blauer Steuerbereich-kritisch; Bereich 3 weißer Steuerbereich-Absturz
4. Bereich 1 schwarzer Steuerbereich-ok; Bereich 2 grüner Steuerbereich-kritisch; Bereich 3 roter Steuerbereich-Absturz

Frage 5: Warum gibt es den gelben und roten Steuerbereich? Man könnte ihn durch technische Maßnahmen blockieren!

1. In 5 Meter Flughöhe kann bedenkenlos im gelben und roten Steuerbereich geflogen werden
2. In 15 Meter Flughöhe kann bedenkenlos im gelben und roten Steuerbereich geflogen werden
3. **Der gelbe und rote Steuerbereich, wird bei der Landung benötigt. Ebenso muss der Pilot nach dem Aufziehen, je nach Rotationsgeschwindigkeit der Schirmkappe, den Schirm im gelben mitunter auch roten Steuerbereich stabilisieren**
4. Eine Blockade ist sinnvoll und dient der Landesicherheit

Frage 6: Der Schirm fühlt sich nach dem Aufziehen komisch an. Die Korrekturen klappen nicht. Der Fluglehrer ruft Halt Stopp...Halt Stopp....Halt Stopp

1. Der Pilot rennt weiter, der Schirm richtet sich selbstständig aus
2. **Der Pilot führt einen Startabbruch aus**
3. Beide Bremsen werden nach oben geführt, damit der Schirm weiter beschleunigt
4. Die linke Bremse wird in den gelben Steuerbereich gezogen und schnell weiter gelaufen

Frage 7: Im Bild 2 befindet sich der Schirm hinter dem Pilot. Der Pilot hat die Tragegurte schon losgelassen. Welche Korrekturen sind richtig?

1. **Die Schirmposition ist unproblematisch! Neue Schirme steigen selbstständig weiter über den Pilot. Bei älteren Schirmen werden die Bremsen geöffnet, damit er sich weiter über den Pilot bewegt. Sinkt der Schirm hinter den Pilot, bleibt der Pilot einfach stehen. Geht der Pilot etwas nach unten, wird der Schirm beschleunigt.**
2. Es muss sofort ein Startabbruch erfolgen
3. Der Pilot zieht die linke Bremse, um den Schirm über sich zu bringen
4. Der Pilot zieht die rechte Bremse, um den Schirm über sich zu bringen

Frage 8: Im Bild 3 befindet sich der Schirm vor dem Pilot. Welche Korrekturen sind richtig?

1. Der Pilot gibt beide Bremsen frei, damit der Schirm über den Pilot kommt
2. Der Pilot geht 5 Schritte zurück
3. **Der Pilot bremst beidseitig mitunter bis in den unteren roten Steuerbereich an, damit der Schirm zurück über den Pilot wandert. Klappt dies nicht, erfolgt ein Startabbruch**
4. Der Pilot rennt so schnell er kann nach vorne weiter

Frage 9: Im Bild 4 befindet sich der Schirm in Flugrichtung gesehen rechts vom Pilot. Der Pilot läuft vom Betrachter weg. Welche Korrekturen sind richtig?

1. Der Pilot zieht die rechte Bremse und läuft nach links vorne
2. **Der Pilot zieht die linke Bremse bis etwa unterer grüner Steuerbereich und läuft nach rechts vorne. Die rechte Bremse wird nach oben zur Rolle geführt.**
3. Der Pilot läuft einfach weiter und beschleunigt
4. Der Pilot läuft ein paar Schritte zurück

Frage 10: Im Bild 5 befindet sich der Schirm in Flugrichtung gesehen links vom Pilot. Der Pilot läuft vom Betrachter weg. Welche Korrekturen sind richtig?

1. **Der Pilot zieht die rechte Bremse bis etwa unterer grüner Steuerbereich und läuft nach links vorne. Die linke Bremse wird nach oben zur Rolle geführt**
2. Der Pilot zieht die linke Bremse bis etwa unterer grüner Steuerbereich und läuft nach rechts vorne
3. Der Pilot läuft einfach weiter und beschleunigt
4. Der Pilot läuft ein paar Schritte zurück

Frage 11: Wie fliegt der Pilot gerade aus?

1. Beide Bremsen werden parallel im unteren gelben Steuerbereich gehalten
2. Beide Bremsen werden parallel im oberen roten Steuerbereich gehalten
3. **Beide Bremsen werden in etwa der Mitte des grünen Steuerbereiches gehalten**
4. Eine Bremse wird am oberen und die andere Bremse am unteren grünen Steuerbereich gehalten

Frage 12: Wie fliegt der Pilot in Flugrichtung gesehen eine Rechtskurve?

1. Sein Blick geht nach links. Die rechte Bremse wird in den roten Steuerbereich gezogen
2. **Sein Blick geht nach rechts. Die rechte Bremse wird in den unteren grünen Steuerbereich gezogen, die linke Bremse wird nach oben in den oberen grünen Steuerbereich geführt**
3. Sein Blick geht weiter gerade aus. Beide Bremsen werden bis in den unteren grünen Steuerbereich gezogen
4. Die linke Bremse wird in den unteren grünen Steuerbereich gezogen. Die rechte Bremse wird in den oberen grünen Steuerbereich geführt.

Frage 13: Warum sollte der Pilot bei den ersten kleinen Flügen seine Beine in Mitlaufposition lassen?

1. Dies ist nicht nötig, man sollte in geringem Bodenabstand in der Sitzposition fliegen
2. **Bei Bodenannäherung oder zu früher Landung kann der Pilot sofort mitlaufen**
3. Ab einem Meter Bodenabstand können die Beine angezogen werden
4. Bei Bodenberührung wird sofort der Landefall wie beim Fallschirmspringen ausgeführt

Frage 14: Wie fliegt der Pilot in Flugrichtung gesehen eine Linkskurve?

1. Sein Blick geht nach rechts. Die rechte Bremse wird in den roten Steuerbereich gezogen
2. Sein Blick geht weiter gerade aus. Beide Bremsen werden bis in den unteren grünen Steuerbereich gezogen
3. Die rechte Bremse wird in den unteren grünen Steuerbereich gezogen. Die linke Bremse wird in den oberen grünen Steuerbereich geführt.
4. **Sein Blick geht nach links. Die linke Bremse wird in den unteren grünen Steuerbereich gezogen, die rechte Bremse wird nach oben in den im oberen grünen Steuerbereich geführt**

Frage 15: Wie erfolgt die richtige Landetechnik?

1. Der Pilot zieht in 3 Meter Höhe beide Bremsen schnell nach unten in den roten Steuerbereich
2. **Der Pilot richtet sich in spätestens 5 Metern auf, in dem er die Beine in Laufposition bringt. In ca. 1 Meter Höhe werden beide Bremsen auf Schulterhöhe geführt. Danach werden beide Bremsen parallel nach unten bis in den roten Steuerbereich gezogen. Die Durchbremsgeschwindigkeit richtet sich nach der Annäherungsgeschwindigkeit an den Boden. Der Pilot läuft bei der Landung mit.**
3. Bei der Landung wird nicht gebremst
4. Bei der Landung wird erst die eine, dann die andere Bremse nach unten gezogen

Frage 16: Hat die Windrichtung einen Einfluss auf die Landerichtung?

1. Die Windrichtung hat keinen Einfluss auf die Landerichtung
2. **Die Landerichtung soll in etwa gegen den Wind erfolgen**
3. Die Landerichtung soll in etwa mit dem Wind erfolgen
4. Die Landerichtung soll immer seitlich zum Wind erfolgen

Frage 17: Wie verhält es sich mit der Durchbremsgeschwindigkeit bei der Landung?

1. Je schneller die Annäherungsgeschwindigkeit an den Boden ist, je langsamer ist die Durchbremsgeschwindigkeit
2. Je langsamer die Annäherungsgeschwindigkeit an den Boden ist, je schneller ist die Durchbremsgeschwindigkeit
3. **Je langsamer die Annäherungsgeschwindigkeit an den Boden ist, je langsamer ist die Durchbremsgeschwindigkeit und je schneller die Annäherungsgeschwindigkeit an den Boden ist, je schneller ist die Durchbremsgeschwindigkeit**
4. Annäherungsgeschwindigkeit und Durchbremsgeschwindigkeit haben keinen Einfluss aufeinander

Frage 18: Wie erfolgt eine Hanglandung mit dem Gleitschirm?

1. Die Hanglandung erfolgt frontal zum Hang
2. **Die Hanglandung erfolgt seitlich zum Hang und bei einer Seitenwindkomponente möglichst gegen den Wind**
3. Die Hanglandung erfolgt bergab
4. Die Geländeneigung hat keinen Einfluss auf die Landerichtung

Frage 19: Wie wird der Schirm nach der Landung zum Startplatz getragen?

1. **Der Schirm wird zur Rosette zusammengerafft und ohne den Boden zu berühren zum Startplatz getragen. Die Tragegurte verbleiben in den Karabinern. Liegt der Schirm falsch herum am Boden, wird er um ca. 180°gedreht.**
2. Der Gleitschirm wird hinter dem Piloten am Boden her geschleift
3. Der Pilot hängt die Tragegurte aus und faltet den Gleitschirm zusammen
4. Es gibt keine besondere Tragetechnik

Prüffragen Einsteigerkurs Groundhandling:

Frage 20: Was versteht man unter Groundhandling?

1. Groundhandling gibt es beim Gleitschirmfliegen nicht
2. **Groundhandling ist das Spielen mit dem Gleitschirm am Boden, ohne jegliche Flugabsicht. Dadurch besteht keine Rechtsgrundlage beim Groundhandling. Groundhandling ist ein zentrales Element bei der Gleitschirmausbildung**
3. Groundhandling findet nur in 1000 Meter Höhe statt
4. Groundhandling ist eine Packweise, wie der Schirm eingepackt wird

Frage 21: Welches sind die idealen Wetter- und Geländebedingungen zum Groundhandling zu Beginn der Gleitschirmschulung?

1. **Hindernisfreiheit, ebenes Gelände, Windgeschwindigkeit zwischen 8-12 km/h Böen kleiner 16km/h, möglichst laminarer Wind**
2. Windgeschwindigkeit zwischen 2-6 km/h
3. Windgeschwindigkeit zwischen 20-30 km/h, Zäune zum Abfangen, wenn man weggeschliffen wird
4. Grundsätzlich turbulente Windverhältnisse um möglichst viel zu lernen

Frage 22: Nenne die „Notausübungen“ beim Groundhandling, wenn der Pilot bei einer unerwarteten Böe nicht mehr Herr der Lage ist.

1. **Ist der Schirm noch nicht eingehängt einfach loslassen; Bei eingehängtem Schirm D-Gurte ziehen oder eine oder beiden Bremsen ziehen und um das Handgelenk wickeln. Ein Helfer positioniert sich hinter dem Schirm, dass sich der Schirm um den Helfer legen würde und sich entleert**
2. Der Helfer hält den Piloten fest
3. Abschneiden der Tragegurte mit vorbereitetem Gurtmesser
4. Versuchen den Schirm zu greifen und zu entleeren

Frage 23: Wie verhalten sich ältere und Schirme neuerer Bauart beim Groundhandling?

1. Alte Schirme sind durch das poröse Tuch besser über dem Pilot zu halten, als neue Schirme
2. **Groundhandling mit neuen Schirmen ist bauart-und materialbedingt deutlich einfacher. Mit etwas Mühe, lassen sich jedoch viele Übungen auch mit älteren Schirmen bewerkstelligen.**
3. Das Alter der Gleitschirme hat keinen Einfluss auf die Groundhandlingeigenschaften
4. Bei schwachem Wind sind alte Schirme besser als neue Schirme

Frage 24: Was sind die optimalen Voraussetzungen zum Rückwärtsaufziehen des Gleitschirms, in Bezug auf Pilotenposition, Längsachse (mittlere Bahn) des Gleitschirms und Windrichtung

1. Es gibt keine Vorgaben zum Rückwärtsaufziehen des Gleitschirms
2. **Die Windrichtung und die Längsachse sind parallel. Der Pilot steht exakt in Schirmmitte**
3. Er steht ca. ein Meter nach rechts versetzt
4. Er steht ca. ein Meter nach links versetzt

Frage 25: Wann werden die Tragegurte beim Rückwärtsaufziehen losgelassen und der Schirm nur noch über die Bremsen und das Verändern der Pilotenposition kontrolliert?

1. Die Tragegurte werden losgelassen, wenn der Schirm senkrecht über dem Pilot ist
2. Die Tragegurte werden sofort nach dem ersten Schritt losgelassen
3. Die Tragegurte werden losgelassen, wenn der Schirm vor dem Pilot ist.
4. **Das Loslassen der Tragegurte richtet sich nach der Rotationsgeschwindigkeit, mit der der Schirm über den Pilot kommt. Ist die Rotationsgeschwindigkeit gering, werden die Tragegurte länger geführt. Ist die Rotationsgeschwindigkeit hoch, werden die**

Tragegurte früher losgelassen. Ziel ist, den Schirm senkrecht über dem Pilot zu stabilisieren

Frage 26: Der Schirm steht über dem Piloten und will zurück kippen. Der Pilot hat nur noch die Bremsen in der Hand. Welches ist die richtige Reaktion, um den Schirm wieder senkrecht über den Pilot zu bekommen?

1. Die Bremsen werden weiter nach unten gezogen
2. Die rechte Bremse wird nach unten gezogen
3. Die linke Bremse wird nach unten gezogen
4. **Beide Bremsen werden parallel nach oben geführt. Ggf. kann der Schirm durch nach vorne führen der A-Gurte zusätzlich beschleunigt werden. Senkt der Pilot den Körperschwerpunkt ab, wird der Schirm zusätzlich beschleunigt**

Frage 27: Der Schirm steht über dem Piloten und will weiter über den Pilot nach vorne. Der Pilot hat nur noch die Bremsen in der Hand. Welches ist die richtige Reaktion, um den Schirm wieder senkrecht über den Pilot zu bekommen?

1. Die Bremsen werden nach oben geführt
2. **Beide Bremsen werden parallel nach unten, mitunter bis in den roten Steuerbereich gezogen**
3. Die rechte Bremse wird nach unten gezogen
4. Die linke Bremse wird nach unten gezogen

Frage 28: Wie werden die Bremsen und Tragegurte beim Rückwärtsaufziehen richtig in die Hand genommen?

1. Die Bremsen und Tragegurte werden seitengleich aufgenommen
2. **Zuerst wird die Überkreuzung etwas weiter vor in die Leinen gelegt und die Bremsen seitengleich aufgenommen. Anschließend wird die Überkreuzung zurück in die Tragegurte gelegt und die A-Leinen so aufgenommen, dass sie direkt zu den Eintrittsöffnungen laufen**
3. Es werden zuerst die D-Gurte und dann die Bremsen aufgenommen
4. Der Schirm wird mit den B- und A-Gurten aufgezogen

Frage 29: Der Schirm steht beim Rückwärtsaufziehen über dem Piloten und will von ihm aus gesehen nach links kippen. Der Pilot ist noch eingedreht. Welches ist die richtige Reaktion, um den Schirm wieder senkrecht über den Pilot zu bekommen?

1. **Er läuft nach links hinten, parallel dazu bremst er mit der linken Hand die hohe Seite des Schirms an. Die rechte Bremse wird nach oben geführt**
2. Er läuft nach links vorne, parallel dazu bremst er mit der rechten Hand die tiefe Seite des Schirms an
3. Er läuft nach rechts
4. Er greift die A-Gurte, um den Schirm wieder über sich zu bekommen

Frage 30: Der Schirm steht beim Rückwärtsaufziehen über dem Piloten und will von ihm aus gesehen nach rechts kippen. Der Pilot ist noch eingedreht. Welches ist die richtige Reaktion, um den Schirm wieder senkrecht über den Pilot zu bekommen?

1. Er läuft nach links hinten, parallel dazu bremst er mit der linken Hand die hohe Seite des Schirms an. Die rechte Bremse wird nach oben geführt
2. **Er läuft nach rechts hinten, parallel dazu bremst er mit der rechten Hand die hohe Seite des Schirms an. Die linke Bremse wird nach oben geführt**
3. Er läuft nach links
4. Er greift die D-Gurte, um den Schirm wieder über sich zu bekommen

Frage 31: Der Pilot ist eingedreht und zieht den Schirm mit der rechten Hand an den A-Gurten auf. Der Schirm dreht sich etwas, so dass die vom Pilot aus gesehene linke Seite des Schirms etwas

höher steigt. Welches ist die richtige Reaktion, um den Schirm wieder waagrecht nach oben zu ziehen?

1. Der Pilot zieht an der linken Bremse
2. **Der Pilot übergibt die Tragegurte in die linke Hand und zieht ihn mit dieser weiter auf. Parallel dazu richtet er den Schirm mit der rechten Hand wieder gerade aus**
3. Er läuft nach rechts
4. Die Situation gibt es nicht

Prüffragen Einsteigerkurs Verhalten in besonderen Fällen, Wetter, Ausrüstung

Frage 32: Welches sind die Hauptgefahrenquellen beim Gleitschirmfliegen oder Groundhandling?

1. Es gibt so gut wie keine Gefahrenquellen
2. **Selbstüberschätzung, Wetterignoranz, falsche Gelände-und Gerätewahl, mangelnder Trainingszustand sowie die unprofessionelle Beeinflussung durch andere Piloten, stellen die Hauptgefahren dar**
3. Zu hohes Gras im Fluggelände
4. Plötzlich einsetzender Regen

Frage 33: Wie verhältst du dich richtig, wenn der Funk ausgefallen ist?

1. Ich versuche das Funkgerät zu reparieren
2. **Ich fliege selbstständig wie es besprochen weiter. Die Landung soll im vorgegeben Bereich gegen den Wind erfolgen. Hindernisse werden beachtet**
3. Ich warte vor der nächste Reaktion auf den Zuruf vom Fluglehrer
4. Ich drehe sofort zurück zum Hang

Frage 34: Wie verhältst du dich im Flug-oder Groundhandlinggelände?

1. Im Gelände ist der Pilot der Chef!
2. **Ich halte mich an die Geländeregeln, wie Naturschutz, Bezahlen der Geländegebühren, Parkregelungen und zeitliche Beschränkungen. Müll nehme ich wieder mit**
3. Durch die Entrichtung der Geländegebühren kann der Bauer den Müll selbst wegräumen
4. Für die Fluggelände gibt es so gut wie keine Regeln zu beachten

Frage 35: Wie erfolgt die Rückgabe der entliehenen Ausrüstung?

1. Bei der Rückgabe ist nichts zu beachten
2. Ich lege alles irgendwie vor die Flugschule. Der Fluglehrer soll alles einräumen
3. **Ich verstau die Ausrüstung wie gelernt und räume sie in die entsprechenden Regale. Schäden, nasse oder auch nur leicht feuchte Ausrüstung sowie verknotete Schirme melde ich dem Fluglehrer**
4. Die Ausrüstung räume ich in irgendwelche leeren Fächer

Frage 36: Du bist dir auf Grund der Wetterbedingungen unsicher, ob du Fliegen oder Groundhandling machen sollst. Welche Parameter helfen dir bei der Entscheidung?

1. Der Blick zu den Wolken
2. Die Beurteilung vom Windsack an Start-und Landeplatz reicht aus
3. Das „passt schon wird aber sportlich“ von anderen Piloten reicht dir als Flugentscheidung völlig aus
4. **Höhenwind, Windrichtung und Windstärke am Start-und Landeplatz, Windbeurteilung nach der Beauforttabelle, Böigkeit, Prognosedaten von Windmessstationen, Gespräch mit erfahrenen Piloten sowie die Beobachtung von Piloten tragen hauptsächlich zu meiner Entscheidungsfindung bei**

Frage 37: In wie weit wird das Flugsportrisiko von verschiedenen Versicherungen abgedeckt?

1. **Für das Fluggerät besteht eine Halterhaftpflichtversicherung. In wieweit Versicherungen des Piloten Schäden durch das Flugsportrisiko abdecken, muss**

individuell geklärt werden. Normalerweise tritt die Krankenversicherung des Piloten für Schäden ein

2. Alle Versicherungen decken das Flugsportrisiko ab
3. Die Flugschule übernimmt alle Schäden
4. Der DHV übernimmt alle Schäden