

Fragenkatalog Progress Check A

Zusammengestellt in Anlehnung an den
Fragenkatalog LAPL(S) / SPL
des Deutschen Aero Club e.V.

(Auflage 2015)

Hinweis: Dieser Fragenkatalog dient der Ergänzung der Theorieausbildung gemäß Ausbildungshandbuch LAPL(S)/SPL, Abschnitt 4, zur Vorbereitung auf die theoretische A-Prüfung. In jedem Falle sollte beim Arbeiten mit diesem Fragenkatalog ein passendes Lehrbuch verwendet werden.

Empfehlenswert: Winfried Kassera

Flug ohne Motor - Das Lehrbuch für Segelflieger

Motorbuch Verlag Stuttgart

ISBN 978-3-613-03574-4

1 Luftrecht

- 1. Wann ist das Bordbuch an Bord eines Luftfahrzeuges mitzuführen?**
 - A) nur bei Überlandflügen
 - B) immer
 - C) nur in Ausnahmefällen
 - D) nur bei Schulbetrieb

- 2. Entfallen können bei einer Sammeleintragung im Bordbuch die**
 - A) einzelnen Start- und Landezeiten
 - B) Namen der verantwortlichen Piloten
 - C) Anzahl der Fluggäste
 - D) Anzahl der Landungen

- 3. Luftfahrzeuge dürfen nur innerhalb bestimmter Betriebsgrenzen betrieben werden. Entnehmen kann der Luftfahrer die Angaben darüber aus dem**
 - A) Bordbuch
 - B) Flughandbuch
 - C) Luftfahrthandbuch
 - D) Lufttüchtigkeitszeugnis

- 4. Ein Flug führt über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus und wird damit als Überlandflug bezeichnet, wenn**
 - A) der Pilot die Start- und Landebahn nicht mehr sehen kann.
 - B) vom Flugplatz aus das Luftfahrzeug nicht mehr gesehen werden kann.
 - C) der Pilot von der vorgeschriebenen Platzrunde abweicht.
 - D) der Pilot den Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachten kann.

- 5. Der Pilot hat für die Eintragung der Uhrzeiten von Starts und Landungen im Flugbuch zu verwenden**
 - A) die koordinierte Weltzeit
 - B) die jeweilige Sommer- oder Winterzeit
 - C) die Mitteleuropäische Zeit
 - D) die lokale Zeit

- 6. Der verantwortliche Pilot bei einem Prüfungsflug zum Erwerb der Lizenz ist**
 - A) der Prüfungskandidat.
 - B) der Prüfer.
 - C) der mitfliegende Fluglehrer.
 - D) derjenige, der die höherwertige Lizenz besitzt.

- 7. Der Flugschüler darf einen Alleinflug nur durchführen wenn er**
 - A) dazu einen Flugauftrag des Fluglehrers hat und im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses ist.
 - B) dazu einen mündlichen oder schriftlichen Flugauftrag des Fluglehrers hat.
 - C) mindestens 25 Flugstunden absolviert hat und einen schriftlichen Flugauftrag des Fluglehrers hat.
 - D) mindestens 15 Flugstunden absolviert hat und dazu einen Flugauftrag des Fluglehrers hat und im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses ist.

8. **Eines Flugauftrages bedürfen Alleinflüge von Flugschülern**
A) immer
B) nur außerhalb der Platzrunde
C) nur außerhalb der Sichtweite des Lehrers
D) nur bei Überlandflügen
9. **Ein Flugschüler darf einen Alleinflug außerhalb der Sichtweite des ausbildenden Fluglehrers nur dann durchführen, wenn er**
A) im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses ist.
B) einen mündlichen Flugauftrag erhalten hat.
C) einen schriftlichen Flugauftrag erhalten hat.
D) einen vom Flugleiter bestätigten Flugauftrag erhalten hat.
10. **Flugschüler dürfen alleine fliegen, sofern sie**
A) hierzu ermächtigt wurden und sie von einem Fluglehrer überwacht werden.
B) nicht hierzu ermächtigt wurden.
C) von einem Fluglehrer überwacht werden.
D) innerhalb der Platzrunde fliegen.
11. **Muss das persönliche Flugbuch bei jedem Flug mitgeführt werden?**
A) Nein
B) Ja, bei jedem Flug
C) Piloten und Flugschüler müssen auf Aufforderung eines autorisierten Vertreters einer zuständigen Behörde ohne ungebührliche Verzögerung ihren Flugzeitnachweis zur Kontrolle vorlegen.
D) Nur bei einem Flug mit Flugauftrag
12. **Der Pilot hat anhand von Klarlisten die Kontrollen vorzunehmen, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeuges erforderlich sind, und zwar**
A) vor dem Flug .
B) beim Flug.
C) nach dem Flug.
D) vor dem Flug, beim Flug, nach dem Flug sowie in Notfällen.
13. **Wer ist für die Kontrolle des Luftfahrzeuges nach Klarlisten verantwortlich? Der**
A) Pilot
B) Fluggast
C) Halter
D) Eigentümer
14. **Die Forderung, dass sich jeder Pilot als Teilnehmer am Luftverkehr so zu verhalten hat, dass Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird,**
A) ist eine Grundregel für das Verhalten im Luftverkehr.
B) beinhaltet einen Programmsatz des Luftverkehrsgesetzes.
C) kann bei Nichtbeachtung als strafbare Handlung verfolgt werden.
D) ist nicht durchzusetzen.

15. **Ein Flugzeug und ein Segelflugzeug nähern sich auf Gegenkurs. Wer muss ausweichen?**
- A) Das Segelflugzeug
 - B) Das Flugzeug
 - C) Das Flugzeug nach oben, das Segelflugzeug nach unten
 - D) Beide nach rechts
16. **Ein Pilot beobachtet links vor seinem Flugzeug in nahezu gleicher Höhe ein Flugzeug, das ein Reklamebanner schleppt. Die Flugrichtungen der beiden Flugzeuge kreuzen sich. Wer ist verpflichtet auszuweichen?**
- A) Das höher oder schneller fliegende Flugzeug
 - B) Beide Flugzeuge
 - C) Das von links kommende Flugzeug
 - D) Das (von rechts kommende) Flugzeug dem Schleppflug
17. **Wenn sich die Flugrichtungen von Luftfahrzeugen in nahezu gleicher Höhe kreuzen, haben Luftfahrzeuge die Gegenstände schleppen, Vorflugrecht vor**
- A) motorgetriebenen Luftfahrzeugen
 - B) Segelflugzeugen
 - C) Motorseglern mit stillgelegtem Motor
 - D) allen Luftfahrzeugen
18. **Ein Pilot beobachtet einen Motorsegler (Motor in Betrieb), der in nahezu gleicher Höhe von links kommt und seine Flugrichtung kreuzen wird. Wer muss ausweichen?**
- A) Der Motorsegler dem Flugzeug
 - B) Das Flugzeug dem Motorsegler
 - C) Das Luftfahrzeug mit der höheren Fluggeschwindigkeit
 - D) Beide Luftfahrzeuge müssen die Kurse ändern.
19. **Ein Pilot beobachtet links vor seinem Luftfahrzeug ein langsamer fliegendes Luftfahrzeug, das er zu überholen beabsichtigt. Die Flugrichtungen der beiden Luftfahrzeuge bilden einen Winkel von weniger als 70°. Wer ist verpflichtet auszuweichen?**
- A) Das schnellere Luftfahrzeug, weil es überholt
 - B) Das langsamere Luftfahrzeug, weil es von links kommt
 - C) Das schnellere Luftfahrzeug, weil es von rechts kommt
 - D) Beide Luftfahrzeuge müssen ihre Flugrichtung ändern.
20. **Ein Luftfahrzeug überholt ein anderes, wenn es sich von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als**
- A) 120°
 - B) 110°
 - C) 090°
 - D) 070°
- zu der Flugrichtung des anderen bildet.**
21. **Bei Luftfahrzeugen die beide schwerer als Luft sind, hat im Endanflug**
- A) das tiefer fliegende Luftfahrzeug Vorflugrecht.
 - B) das höher fliegende Luftfahrzeug Vorflugrecht.
 - C) das tiefer fliegende Luftfahrzeug eine lange Landung zu machen.
 - D) in jedem Fall das mehrsitzige Luftfahrzeug Vorflugrecht.

22. **Welche der nachfolgenden Bezeichnungen für Teile der Platzrunde ist falsch?**
- A) Gegenanflug
 - B) Gegenabflug
 - C) Queranflug
 - D) Endanflug
23. **Die Sicherheitsmindesthöhe über freiem Gelände beträgt mindestens**
- A) 1000 ft über Grund oder Wasser.
 - B) 500 ft über dem höchsten Punkt in der Umgebung.
 - C) 500 ft über Grund oder Wasser.
 - D) 2000 ft über Grund oder Wasser.
24. **Die Sicherheitsmindesthöhe über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten und Menschenansammlungen beträgt mindestens**
- A) 1000 ft Höhe über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 ft.
 - B) 1000 ft Höhe über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 m.
 - C) 600 ft Höhe über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 1000 m.
 - D) 600 ft Höhe über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 300 m.
25. **Welcher Mindestabstand ist im Fluge, ausgenommen bei Start und Landung, zu einzelnen Bauwerken oder zu anderen Hindernissen einzuhalten?**
- A) 150 m
 - B) 300 m
 - C) 300 ft
 - D) 600 ft
26. **Der Pilot hat**
- A) rechts vor dem Landezeichen aufzusetzen.
 - B) rechts hinter dem Landezeichen aufzusetzen.
 - C) rechts neben dem Landezeichen aufzusetzen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist.
 - D) rechts innerhalb von 50 m neben dem Landezeichen aufzusetzen.
27. **Ein weißes oder orangefarbenes „T“ (Lande-T), das bei Nacht entweder beleuchtet oder durch weiße Lichter dargestellt ist, bedeutet:**
- A) Startverbot
 - B) Starts und Landungen sind nur auf der Start- und Landebahn durchzuführen.
 - C) Starts und Landungen sind parallel zum Längsbalken des Lande-T in Richtung auf den Querbalken durchzuführen.
 - D) Neben dem Lande-T aufsetzen
28. **Was kann bei Prüfung der Voraussetzungen, ob ein Flug nach Sichtflugregeln durch einen unkontrollierten Luftraum durchgeführt werden kann, außer Acht gelassen werden?**
- A) Erdsicht
 - B) Flugsicht
 - C) Bodensicht
 - D) Wolkenhöhe und -abstand

- 29. Bei Flügen nach Sichtflugregeln im Luftraum G müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:**
- A) Flugsicht von mindestens 1,5 km; Wolken dürfen nicht berührt werden
 - B) Flugsicht von mindestens 5 km; Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 1000 ft
 - C) Dauernde Erdsicht; Flugsicht von mindestens 1,5 km; Wolken dürfen nicht berührt werden in und unterhalb von 3000 ft AMSL oder 1000 ft AGL, wobei der höhere Wert maßgebend ist, wenn die angezeigte Fluggeschwindigkeit weniger als 140 kt beträgt.
 - D) Flugsicht von mindestens 1,5 km; Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 300 m, in senkrechter Richtung 2000 ft
- 30. Ist für einen Flug nach Sichtflugregeln (VFR) im Luftraum G ein bestimmter Wolkenabstand vorgeschrieben?**
- A) Ja, mindestens 1,5 km in waagerechter Richtung
 - B) Ja, oberhalb von 3000 ft AMSL oder 1000 ft AGL, wobei der höhere Wert maßgebend ist, mindestens 1500 m waagerechter Richtung und mindestens 1000 ft senkrechter Richtung .
 - C) Ja, mindestens 1,5 NM in waagerechter Richtung
 - D) Ja, mindestens 1,5 km in waagerechter Richtung und mindestens 1000 ft in senkrechter Richtung
- 31. Der Luftraum E erstreckt sich, soweit nicht anders klassifiziert**
- A) ab 1000 ft AGL und 1700 ft AGL, ansonsten ab 5000 ft AMSL bis FL 200.
 - B) ab 1000 ft AMSL und 1700 ft AMSL, ansonsten ab 2500 ft AMSL bis FL 100.
 - C) ab 1000 ft AGL und 1700 ft AGL, ansonsten ab 2500 ft AGL bis FL 100.
 - D) ab 1000 ft AGL und 1700 ft AGL, ansonsten ab 2500 ft AGL bis FL 200.
- 32. In welcher Höhe beginnt der Luftraum E?**
- A) 1000 ft AGL, ansonsten 2500 ft AGL
 - B) 1000 ft AMSL und 1700 ft AMSL, ansonsten 2500 ft AMSL
 - C) 1000 ft AGL oder 1700 ft AGL, ansonsten nach örtlichen Verhältnissen unterschiedlich
 - D) 1000 ft AGL und 1700 ft AGL, ansonsten 2500 ft AGL
- 33. Der Luftraum G befindet sich unterhalb einer Höhe von**
- A) 1000 ft AMSL und 1700 ft AMSL, ansonsten 2500 ft AMSL.
 - B) 1000 ft AGL und 1700 ft AGL, ansonsten 2500 ft AGL.
 - C) 1000 ft AGL und 1700 ft AGL, ansonsten nach örtlichen Verhältnissen unterschiedlich.
 - D) 1000 ft AGL und 1700 ft AGL, ansonsten 5000 ft AMSL.
- 34. Welche Luftraumklassen sind kontrollierter Luftraum?**
- A) B, E, F, C, D
 - B) E, G, A, F, C
 - C) E, B, D, A, C
 - D) D, A, F, C, E
- 35. Der horizontale Mindestabstand zu Wolken bei einem VFR-Flug in Lufträumen der Klasse C bis F beträgt**
- A) 300 m.
 - B) 1,5 km.

- C) 3000 ft.
D) 300 ft.
- 36. Im Luftraum „E“ unterhalb von FL 100 sind Flüge nach Sichtflugregeln so durchzuführen, dass der Pilot eine Flugsicht von mindestens**
- A) 5 km hat und das Luftfahrzeug von den Wolken in waagerechter Richtung mindestens 1,5 km, in senkrechter Richtung mindestens 300 m (1000 ft) Abstand hält.
B) 5 km hat.
C) 8 km hat und das Luftfahrzeug von den Wolken in waagerechter Richtung mindestens 300 m, in senkrechter Richtung mindestens 300 ft Abstand hält.
D) 8 km hat und das Luftfahrzeug von den Wolken in waagerechter Richtung mindestens 1,5 km, in senkrechter Richtung mindestens 300 m (1000 ft) Abstand hält sowie eine Bodensicht von mindestens 5 km herrscht.
- 37. Wer ein Luftfahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses von Alkohol nicht in der Lage ist, das Luftfahrzeug sicher zu führen, handelt**
- A) nur ordnungswidrig.
B) leichtsinnig, aber nicht strafbar.
C) ordnungswidrig oder ggf. sogar strafbar.
D) nur leicht fahrlässig.

2.2 Instrumentierung

- 38. Welche Bedeutung haben grüne Bogen auf der Instrumentenskala?**
- A) Gefahrenbereich
B) Geschwindigkeitsbereiche für Fahrwerks- und Landeklappenbetätigung
C) Betriebsbereich
D) Grenzwerte für Geschwindigkeit, Druck, Temperatur, Benzinvorrat, g-Belastung usw.
- 39. Welche Bordinstrumente funktionieren nicht oder falsch, wenn die Öffnungen zur Entnahme des statischen Druckes am Luftfahrzeug verstopft sind?**
- A) Höhenmesser, Variometer, Fahrtmesser
B) Fahrtmesser, Variometer, Wendezeiger
C) Höhenmesser, Drehzahlmesser, Kreiselkompass
D) Variometer, Wendezeiger, Drehzahlmesser
- 40. Welchen Wert zeigt der Höhenmesser eines am Boden befindlichen Luftfahrzeuges, wenn auf der Nebenskala des Höhenmessers bzw. im Kombiinstrument das QNH am Flugplatz bzw. Startplatz eingestellt wird?**
- A) Er zeigt die Flugplatzhöhe über MSL an.
B) Der Zeiger steht auf 0 ft AGL.
C) Er steht an keiner bestimmten Stelle.
D) Er zeigt die Druckhöhe an.
- 41. Auf welchen Wert zeigt der Höhenmesserzeiger eines am Boden befindlichen Luftfahrzeugs, wenn auf der Nebenskala des Höhenmessers der herrschende Platzluftdruck eingestellt wird?**
- A) Er zeigt die Flugplatzhöhe über MSL an.
B) Der Zeiger steht auf 0 ft AGL.
C) Er steht an keiner bestimmten Stelle.
D) Er zeigt die Druckhöhe an.

- 42. Auf welches Ausgangsniveau bezieht sich die Anzeige des Höhenmessers? Auf die**
- A) Höhe über mittlerem Meeresspiegel
 - B) Platzhöhe über Grund
 - C) Druckfläche des auf der Nebenskala eingestellten Druckwertes
 - D) Höhe über Grund
- 43. Was zeigt der Höhenmesser während des Fluges an, wenn er auf den am Flugplatz herrschenden Luftdruck (QFE) eingestellt wird?**
- A) Höhe über MSL
 - B) Höhe über dem Flugplatz
 - C) Flugplatzhöhe über MSL
 - D) Relative Höhe über dem Meeresspiegel
- 44. Wann muss die Nebenskala des Höhenmessers eingestellt werden?**
- A) Jährlich
 - B) Monatlich
 - C) Vor jedem Flug und während eines Überlandfluges
 - D) Vor Beginn des Flugbetriebes
- 45. Die Höchstgeschwindigkeit für Flugmanöver mit vollem Ruderausschlag wird bezeichnet als**
- A) V_{NE} höchstzulässige Geschwindigkeit.
 - B) V_B Höchstgeschwindigkeit bei starker Böigkeit.
 - C) V_{FE} Höchstgeschwindigkeit bei voll ausgefahrenen Klappen.
 - D) V_A Manövergeschwindigkeit.
- 46. Was bedeutet der gelbe Bogen am Fahrtmesser?**
- A) Mindestgeschwindigkeit
 - B) Normaler Betriebsbereich
 - C) Zulässiger Bereich zur Betätigung der Landeklappen
 - D) Vorsichtsbereich
- 47. Am Fahrtmesser ist eine rote Markierung angebracht. Welche Bedeutung hat diese? Sie gibt die**
- A) Höchstgeschwindigkeit, bei der das Fahrwerk ausgefahren werden darf,
 - B) Minimalgeschwindigkeit für Bremsklappenbetätigung
 - C) Höchstgeschwindigkeit
 - D) Minimalgeschwindigkeit für Kunstflugfiguren an.
- 48. Was bedeutet die gelbe Dreiecksmarke am Fahrtmesser? Sie gibt bei höchstzulässiger Masse die**
- A) Mindestgeschwindigkeit
 - B) empfohlene Anfluggeschwindigkeit
 - C) maximale Geschwindigkeit zum Ausfahren der Klappen
 - D) Manövergeschwindigkeit an.

4 Menschliches Leistungsvermögen

- 49. Auf welche Ursachen kann die überwiegende Zahl von Flugunfällen zurückgeführt werden?**
- A) Auf menschliches Versagen.
 - B) Auf das Wetter.
 - C) Auf technisches Versagen.
 - D) Auf Zunahme des Luftverkehrs.
- 50. Bei geistig und körperlich fitten, gut ausgebildeten und geübten Piloten werden**
- A) Fehler in der fliegerischen Tätigkeit auftreten.
 - B) beim Fliegen keine Fehler auftreten.
 - C) keine Ermüdungserscheinungen auftreten.
 - D) keine Flugunfälle beobachtet.
- 51. Wer hat in der Luftfahrt die Verantwortung für Flugsicherheit?**
- A) Luftfahrtbehörde
 - B) Flugbesatzung und Bodenbesatzung
 - C) Flugbesatzung
 - D) Alle Beteiligten
- 52. Wenn man an einer Erkältung leidet, soll man nicht fliegen. Der Grund dafür ist, dass die Ohrtrompete geschwollen ist und es beim Fliegen zu Schwierigkeiten beim Druckausgleich kommt. Was ist hierbei weiter zu beachten?**
- A) Es können Schmerzen und Verletzungen im Ohr auftreten, besonders bei schnellen Abstiegen.
 - B) Wenn das Gewebe der Ohrtrompete geschwollen ist, kann besonders ein langsamer Sinkflug aus großen Höhen das Trommelfell verletzen.
 - C) Die Schwellung der Schleimhaut im Nasen-Rachenraum wird den Stoffwechsel im Körper erhöhen und zur Hyperventilation führen.
 - D) Das periphere Sehen wird beeinträchtigt.
- 53. Bei schlechter Sicht, wie z.B. bei Dunst, tendieren die Augen dazu, sich auf folgenden Sehabstand einzustellen:**
- A) In die Unendlichkeit
 - B) 1 - 2 km voraus
 - C) 1 - 2 m voraus
 - D) Ca. 500 m voraus
- 54. Was ist ein realistisches Zeitmaß bei der Luftraumbeobachtung zwischen Erkennen eines Kollisionsrisikos und dem Einleiten eines Ausweichmanövers?**
- A) ca. 100 - 120 s
 - B) ca. 5 - 10 s
 - C) ca. 2 s
 - D) ca. 30 - 60 s

55. **Die effektivste Art einer Luftraumbeobachtung ist ein systematisches und schrittweises Abtasten des Horizonts. Was ist dabei zu beachten?**
- A) Auf einen fixen Punkt schauen
 - B) Den Kopf von einer Seite zur anderen, von oben nach unten zu bewegen
 - C) Augen abschnittsweise ca. 10-20 Grad wandern lassen; ca.1 Sek. auf den sich leicht überschneidenden Blicksektoren verweilen
 - D) Intensives Beobachten des Luftraumes, über und unter dem Flugzeug
56. **Beim Fliegen soll man qualitativ hochwertige Sonnenbrillen tragen, um Blendungen zu vermeiden und das UV-Licht zu absorbieren. Auf folgende Eigenschaften der Brillengläser ist darüber hinaus zu achten:**
- A) Sonnenbrillen müssen Verzerrungen der Frontscheibe des Flugzeuges ausgleichen.
 - B) Sonnenbrillen müssen die Zeit für die Dunkelanpassung erhöhen.
 - C) Die Unterscheidung verschiedener Farben darf qualitativ nicht wesentlich verringert sein.
 - D) Sonnenbrillen müssen dem persönlichen Geschmack des Piloten entsprechen.
57. **Das Tragen von Sonnenbrillen im Flugbetrieb ist zweckmäßig. Welcher Umstand ist möglicherweise bei der Seh Wahrnehmung ein Flugsicherheitsproblem?**
- A) Das von Piloten bevorzugte Tragen von grünen Gläsern
 - B) Schutz der Augen vor Blendung und UV-Licht durch das Tragen von Sonnenbrillen
 - C) Störende Polarisationswirkungen können das Ablesen von Instrumenten/ elektronische Anzeigen beeinträchtigen.
 - D) Bei hellem und diffusem Licht wird die Kontrastwahrnehmung verbessert.
58. **Bei extremen Flugbewegungen können durch positive Beschleunigungen u.a. Tunnelblick, Schwarzwerden vor den Augen (Blackout) auftreten. Wie kann ein Pilot seine Toleranz gegenüber diesen Beschleunigungskräften erhöhen?**
- A) Die Muskeln entspannen und den Körper vorbeugen
 - B) Die Schultergurte anziehen
 - C) Eine aufrechte Sitzposition einnehmen
 - D) Muskel anspannen und Pressatmung durchführen
59. **Welches Gefühl kann beim Beenden einer koordinierten Kurve entstehen? Der Pilot meint, er befinde sich im**
- A) Geradeausflug.
 - B) Steigflug.
 - C) Sinkflug und Kurvenflug in die entgegengesetzte Richtung.
 - D) konstanten Kurvenflug.
60. **Welche Sinneswahrnehmungen erfährt man ohne visuelle Bezugspunkte beim Ausleiten eines Trudelmanövers? („Todesspirale“)**
- A) Man meint, in gleicher Richtung weiterzudrehen.
 - B) Man meint, in die Gegenrichtung zu drehen.
 - C) Das Gleichgewichtsorgan meldet, dass die Drehung beendet ist und man wieder geradeaus fliegt.
 - D) Das Ausleiten eines Trudelmanövers ist unterschwellig, sodass das Gleichgewichtsorgan keine brauchbare Information liefert.

- 61. Wann ist die Gefahr des Auftretens von einem Drehschwindel (Vertigo) im Flug am größten?**
- A) Bei Kopfdrehungen im Geradeausflug
 - B) Bei Kopfdrehungen im Kurvenflug
 - C) Bei Kopfdrehungen im Sinkflug
 - D) Bei Kopfdrehungen im Steigflug
- 62. Um Schwindelgefühle während eines Fluges zu vermeiden, sollte man**
- A) den Kopf hin und her bewegen und normal atmen.
 - B) seitlich heraus schauen, wenn man eine Kurve fliegt.
 - C) tief einatmen, aber die Atemfrequenz niedrig halten.
 - D) während des Kurvenfluges den Kopf nicht hin und her bewegen.
- 63. Bei ansteigender Landebahn kann der Eindruck entstehen,**
- A) dass die Sinkrate zu niedrig ist.
 - B) dass der Anflugwinkel zu steil ist.
 - C) dass der Anflugwinkel zu flach ist.
 - D) dass der Landeanflug zu kurz gerät.
- 64. Ein vor dem Pistenbeginn liegendes Gelände fällt zur Schwelle hin ab. Es besteht die Gefahr eines**
- A) Zukurzkommens.
 - B) Zuweitkommens.
 - C) Zutiefkommens.
 - D) zu steilen Gleitwinkels.
- 65. Ein Pilot ist es gewohnt, auf einer schmalen Piste zu landen. Wenn er dann eine große und breite Landebahn anfliegt, kann das dazu führen, dass**
- A) er zu früh und zu hoch abfängt.
 - B) er steiler als normal anfliegt.
 - C) er flacher als normal anfliegt.
 - D) er zu kurz landet.
- 66. Welche Illusion kann bei koordiniertem Kurvenflug entstehen? Beim Piloten entsteht der Eindruck, sich**
- A) aufwärts zu bewegen.
 - B) abwärts zu bewegen.
 - C) in einer Drehung in entgegengesetzter Richtung zu bewegen.
 - D) verstärkt in Kurvenrichtung zu drehen.
- 67. Landeanflug auf eine stark ansteigende Piste bewirkt, dass**
- A) man glaubt, zu kurz zu kommen.
 - B) man meint, zu tief zu geraten.
 - C) eine Täuschung in diesem Fall nicht möglich ist.
 - D) man den Eindruck hat, zu hoch anzufiegen und somit zu weit zu geraten.
- 68. Beim Anflug einer Piste, die schmaler ist als gewohnt, wird das Gefühl eines zu hohen Anfluges vermittelt. Was kann man tun?**
- A) Flacher als normal anfliegen und vor der Schwelle abfangen.
 - B) Flacher als gewollt anfliegen und flach ausschweben.

- C) Höher als normal anfliegen und Bahnmitte anvisieren.
D) Höher als normal anfliegen und lang landen.
- 69. Am Morgen eines geplanten Fluges wacht man mit einer starken Erkältung auf, der Hals tut weh und die Nase ist geschwollen. Wie verhält man sich?**
- A) Vor dem Flug vom Hausarzt Nasentropfen verordnen lassen, die die Nase frei machen.
B) Man nimmt vor Antritt des Fluges Nasentropfen und wird regelmäßig während des Fluges einen Druckausgleich durchführen.
C) Man nimmt sofort Medikamente ein, damit die Erkältung so schnell wie möglich vorbeigeht.
D) Ein Flug ist zu unterlassen!
- 70. Was trifft für Impfungen und Fliegen zu?**
- A) Sie haben in der Regel keinen Einfluss auf die Flugtauglichkeit.
B) Sie können oft erst nach Tagen auftretende beeinträchtigende Reaktionen hervorrufen.
C) Impffolgen werden durch zusätzliche Faktoren, wie Alkohol und Medikamente, kompensiert.
D) Sie haben 1 Woche Fluguntauglichkeit zur Folge.
- 71. Welche der Aussagen ist richtig im Hinblick auf den Flüssigkeitsbedarf des menschlichen Körpers beim Fliegen?**
- A) Der Flüssigkeitsbedarf während eines längeren Fluges orientiert sich am Durstgefühl.
B) Ein ausgeglichener Flüssigkeitshaushalt verbessert nachweislich die mentale Leistungsfähigkeit des Piloten.
C) Bei einem Flug bis zu 4 Stunden benötigt man keine zusätzliche Flüssigkeit.
D) In großen Flughöhen ist der Flüssigkeitsbedarf gleich groß wie in Bodennähe.
- 72. Die Wirkung des Alkohols**
- A) nimmt mit zunehmender Höhe ab.
B) verstärkt sich mit zunehmender Höhe.
C) ist unbeeinflusst von der Höhe.
D) spielt beim Fliegen keine Rolle.
- 73. Lassen sich Druckausgleichsbeschwerden infolge von Erkältungen erfolgreich verhindern?**
- A) Ja, man kann ohne Gefahr ein schleimhautabschwellendes Mittel einnehmen.
B) Nein, ein Flug ist zu unterlassen.
C) Eine Entscheidung, ob geflogen werden kann, muss durch den Hausarzt getroffen werden.
D) Nicht nötig, da Flüge unterhalb 3000 ft AGL gefahrlos sind.
- 74. Eine große Anzahl von Medikamenten kann ohne Rezept erworben werden. Was ist bei der Einnahme dieser Medikamente zu beachten?**
- A) Rezeptfreie Medikamente haben keine Nebenwirkungen, die Piloten Probleme machen können.
B) Bevor ein Pilot mit Medikamenten fliegt, soll er sich vom Fliegerarzt beraten lassen.
C) Die Nebenwirkungen solcher Medikamente können von Piloten vernachlässigt werden (siehe Beipackzettel).
D) Diese Medikamente sind unbedenklich, da sie den Wachheitsgrad des Piloten

verstärken.

- 75. Faustregel: Der Alkoholabbau**
- A) beträgt ca. 0.3 Promille/h.
 - B) hängt davon ab, ob man zwischendurch schläft.
 - C) beträgt ca. 0.1 Promille/h.
 - D) hängt entscheidend davon ab, ob und was man gegessen hat.
- 76. Sie besitzen eine durchschnittliche Körperstatur; nach einer abendlichen Einladung haben Sie einen Alkoholspiegel von 1.5 Promille. Wann ist entsprechend den Regeln ihr Blutalkohol abgebaut?**
- A) Nach 5 Stunden
 - B) Nach 7.5 Stunden
 - C) Nach 15 Stunden
 - D) Nach 24 Stunden
- 77. Die unkritische Nutzung moderner automatisierter Technik (z.B. GPS/ Autopilot) entwickelt sich gelegentlich zu einem Flugsicherheitsproblem/Risiko. Wie sollte man sich als Pilot darauf einstellen?**
- A) Hohe Automatisierung ist systembedingt; dem hat sich der Pilot unterzuordnen.
 - B) Während des Fluges bei niedriger Arbeitsbelastung versuchen, technisches Wissen zu verbessern.
 - C) Der Pilot soll den Flug möglichst ohne Nutzung von technischen Hilfsmitteln durchführen und permanent im Systemkreislauf (Loop) integriert bleiben.
 - D) Automaten können fehlerhaft arbeiten. Sie müssen stets kritisch überwacht werden.
- 78. Die Bekanntgabe von Vorkommnissen im Flugbetrieb (Fehler, Zwischenfälle, Unfälle) innerhalb eines Vereins oder einer Flugschule, gegebenenfalls auch anonym,**
- A) schadet dem Ansehen in der Öffentlichkeit.
 - B) sollte wegen evtl. Verlust des Versicherungsschutzes vermieden werden.
 - C) sollte zum Zweck zukünftiger Unfallverhütung zeitnah erfolgen.
 - D) führt dazu, dass Piloten nicht mehr fliegen wollen.
- 79. Irrtümer und Fehler im Flugbetrieb**
- A) müssen aus Datenschutzgründen geheim gehalten werden.
 - B) sollten in einem kleinen Kreis besprochen werden.
 - C) werden von der Luftfahrtbehörde disziplinar aufgearbeitet.
 - D) sollten allen am Flugbetrieb beteiligten Personen bekannt gemacht werden.
- 80. Gute Kommunikation mit allen am Flugbetrieb beteiligten Personen**
- A) ist bedeutungslos für das Verhindern von Unfällen.
 - B) sorgt nur bedingt für gute Stimmung am Flugplatz.
 - C) kann helfen, Unfälle zu verhindern.
 - D) ist bei Privatpiloten üblich.
- 81. Eine Sitzposition, in welcher der Pilot niedriger sitzt als die Konstruktion des Cockpits es vorschreibt,**
- A) hat keinen Einfluss auf die Sicht während des Anfluges.
 - B) verbessert die bewusste Wahrnehmung von Geräuschen im Cockpit.
 - C) verringert die Sicht nach vorn und die Schrägsicht nach unten beim Anflug.

- D) ermöglicht dem Piloten, dass beim Endanflug das Landekreuz besser im Blickfeld zu behalten ist.

82. Die Benutzung von Checklisten

- A) erhöht die Flugsicherheit, weil Vorgänge systematisch abgearbeitet werden.
B) verstärkt den Stress und erhöht den Zeitdruck.
C) vermehrt die Arbeitsbelastung.
D) frustriert den Piloten, da er zusätzliche Überlegungen anstellen muss.

7 Betriebliche Verfahren

83. Im überzogenen Flugzustand hängt die linke Tragfläche. Wie wird der überzogene Flugzustand beendet?

- A) Quer- und Seitenruder gleichmäßig und gleichsinnig nach rechts, Geschwindigkeit aufholen, leicht drücken und danach alle Ruder wieder in Normalstellung
B) Höhenruder nachlassen und Querlage durch koordinierte Seiten- und Querruderausschläge korrigieren
C) Querruder rechts, leicht drücken, Geschwindigkeit aufholen und Ruder wieder in Normalstellung
D) Seitenruder links, leicht drücken, Geschwindigkeit aufholen und Ruder wieder in Normalstellung

84. Wann wird die Aufziehleine eines automatischen Rettungsfallschirmes im Luftfahrzeug befestigt?

- A) Vor dem Rettungsabsprung
B) Vor dem Öffnen der Haube
C) Vor dem Start
D) Bei Bedarf

85. Was ist zu beachten, wenn der Pilot eines Motorseglers mit einziehbarem Triebwerk oder Propeller oder eines Segelflugzeugs einen Rettungsabsprung mit dem Fallschirm durchführen muss?

- A) Anschnallgurt lösen, Haube abwerfen, bei manuellem Schirm Aufziehgriff lösen und springen
B) Erst bei letzter Möglichkeit springen, Fallschirmgurt nachziehen, noch vorhandene Höhe abschätzen, danach Auslösung des manuellen Schirmes
C) Entschluss rechtzeitig fassen, Kabinenhaube abwerfen, Anschnallgurte lösen, abspringen. Bei manuellem Schirm rechtzeitig den Aufziehgriff kräftig ziehen.
D) Haube abwerfen und springen

86. Der Pilot eines Motorseglers mit einziehbarem Triebwerk oder Propeller oder eines Segelflugzeugs muss mit dem Fallschirm abspringen. Welche Farbkennzeichnung hat die Hauben-Notentriegelung?

- A) Gelb
B) Grün
C) Rot
D) Weiß

87. Vor Antritt eines Fluges bzw. einer Fahrt soll der Pilot eine Vorflugkontrolle nach Klarliste durchführen. Dies ist

- A) zweckmäßig und üblich.
B) nur notwendig, wenn Passagiere befördert werden.
C) notwendig, um die saubere und zuverlässige Wartung des Luftfahrzeuges durch

- Mechaniker zu kontrollieren.
D) vorgeschrieben.
- 88. Von Luftfahrzeugherstellern werden über die Leistung, Bedienung und die Belastungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges Angaben gemacht. Diese findet der Pilot im**
- A) Flughandbuch.
B) Kennblatt des Luftfahrt-Bundesamtes.
C) Prospekt.
D) Bordbuch.
- 89. Wozu dient das Flug- und Betriebshandbuch eines Segelflugzeuges? Es**
- A) dient dem Werkstattleiter bei Reparaturen.
B) enthält Angaben über Betriebsgrenzen, Einstellwerte und Pflegevorschriften des Segelflugzeuges.
C) ist ein ausführlicher Verkaufsprospekt des Herstellers.
D) dient als Dokument für die Luftfahrzeugakte.
- 90. Wellen in der äußeren Bepankung eines Luftfahrzeuges können auf**
- A) nicht korrekt gebaute Luftfahrzeugteile
B) mangelnden Wartungszustand des Luftfahrzeuges
C) eine vorausgegangene Überbelastung der Zelle
D) musterbedingte Alterserscheinungen hinweisen.
- 91. Ein Pilot stellt bei der Ruderkontrolle fest, dass bei Betätigung des Querruders nach links das linke Querruder nach unten ausschlägt. Dies ist**
- A) normal.
B) ungewöhnlich, aber er kann sich während des Fluges auf dieses Verhalten einstellen.
C) nicht normal, das Luftfahrzeug ist luftuntüchtig.
D) unrealistisch, weil es nur auf die Gängigkeit der Ruder und nicht auf die Richtung der Ausschläge ankommt.
- 92. Welcher der nachfolgend aufgeführten Gründe kann für eine Fehlanzeige des Höhenmessers ursächlich sein?**
- A) Die Batterie ist leer.
B) Die Instrumentenheizung wurde nicht rechtzeitig eingeschaltet.
C) Das statische Drucksystem ist verstopft.
D) Das Staurohr ist verschmutzt.
- 93. Nach einer harten Landung ist**
- A) das Luftfahrzeug auf Spannungsschäden zu kontrollieren.
B) nichts weiter zu veranlassen.
C) ein Prüfer Klasse 1 zu verständigen.
D) eine eingehende Überprüfung des Luftfahrzeuges erforderlich.
- 94. Das Überschreiten der zulässigen Höchstmasse ist**
- A) unbedeutend.
B) nur von Bedeutung, wenn die Überschreitung mehr als 10% beträgt.
C) mittels Trimmung auszugleichen.
D) unzulässig und gefährlich, da sich die Schwerpunktlage ändern oder eine Überlastung des Luftfahrzeuges eintreten kann.

- 95. Zusammenstöße beim „Thermikkurbeln“ lassen sich u.a. vermeiden durch**
- A) schnelles „Auskurbeln“ der Mitreisenden.
 - B) Festlegen der Kreisrichtung nach der angehobenen Fläche.
 - C) Abstimmung der Flugbewegungen mit den anderen Luftfahrzeugen im gleichen Aufwindgebiet.
 - D) Beobachtung nur des vorausfliegenden Luftfahrzeuges.
- 96. Sehen und gesehen werden ist beim Thermikkreisen besonders wichtig. Eine Sichtbehinderung lässt sich durch**
- A) Sonnenhüte mit breitem Rand oder großem Schirm
 - B) Entspiegelung der Kabinenverglasung durch Flugkarten
 - C) verkratzte - die Sonneneinstrahlung reduzierende - Kabinenverglasung
 - D) saubere, nichtverspiegelte Kabinenverglasung und eine Kopfbedeckung, die das Blickfeld des Piloten wenig einschränkt, vermeiden.
- 97. Ein Luftfahrzeug ist im Begriff, infolge Strömungsabriss abzukippen. Wie hat sich der Pilot zu verhalten?**
- A) Höhenruder nachlassen, Seitenruder entgegen Abkipprichtung
 - B) Luftfahrzeug mit Seitenruder in horizontaler Lage halten
 - C) Höhenruder leicht ziehen und mit Hilfe der Querruder ein seitliches Abkippen verhindern
 - D) Alle Ruder in Neutralstellung bringen
- 98. Welcher Grundsatz steht bei Luftfahrzeugunfällen an erster Stelle?**
- A) Brandbekämpfung durchführen
 - B) Unfallort absperren und sichern
 - C) Fotografieren und Skizzen anfertigen
 - D) Menschenrettung hat Vorrang.
- 99. Bei einem Flugzeugschleppstart überrollt ein Segelflugzeug beim Anschleppen das Schleppseil. Der Pilot**
- A) klinkt sofort aus.
 - B) fährt die Bremsklappen aus.
 - C) betätigt die Radbremse, um das Seil zu straffen.
 - D) meldet den Vorfall an die Flugleitung.
- 100. Die Tragfläche eines Segelflugzeuges bekommt beim Anschleppen Bodenberührung. Der Pilot**
- A) bringt die Tragflächen durch kräftigen Querruderausschlag in waagerechte Lage.
 - B) holt die zurückgebliebene Tragfläche durch kräftigen Seitenruderausschlag vor.
 - C) klinkt sofort aus.
 - D) hebt den Motorsegler durch kräftiges Ziehen sofort vom Boden ab.
- 101. Beim Flugzeugschlepp gerät das Schleppflugzeug aus dem Blickfeld des Piloten eines Segelflugzeuges. Der Pilot**
- A) fährt die Bremsklappen aus und steuert den Motorsegler vorsichtig in die Normalfluglage zurück.
 - B) befragt die Flugleitung über Funk nach dem Verbleib des Schleppflugzeuges.
 - C) trifft Vorbereitung zum Notabsprung.

- D) klinkt sofort aus.
- 102. Der Pilot eines Segelflugzeuges gerät durch Unaufmerksamkeit in eine überhöhte Position zum Schleppflugzeug. Er**
- A) drückt kräftig nach, um das Segelflugzeug in die richtige Position zurückzuführen.
 - B) betätigt vorsichtig die Bremsklappen und führt das Segelflugzeug durch Nachsteueren in die normale Position zurück.
 - C) trennt sofort die Schleppverbindung.
 - D) leitet einen Seitengleitflug ein, um die überschüssige Höhe abzubauen.
- 103. Welche Entscheidungen sind bei einem Seilriss während des Windenstarts in der richtigen Reihenfolge zu treffen?**
- A) Bremsklappen ausfahren, geradeaus weiterfliegen und landen
 - B) Ausklinken und nachdrücken; bei Höhen bis 150 m AGL mit erhöhter Flugeschwindigkeit geradeaus landen
 - C) Ausklinken, eine 180° Kurve fliegen und entgegen der Startrichtung landen
 - D) Nachdrücken, Fahrtkontrolle, ausklinken, und abhängig von Höhe, Gelände und Wind eine Landeentscheidung treffen
- 104. In der Anfangsphase eines Windenstarts tritt eine Beschleunigung auf. Bei Verwendung von weichem Schaumstoff als Rückenkissen besteht die Gefahr, dass**
- A) der Oberkörper des Piloten nach vorne gedrückt wird.
 - B) der Pilot durch die hohe Anfangsgeschwindigkeit das Bewusstsein verliert.
 - C) sich die Rückenkissen zusammenpressen und das Segelflugzeug stark kopflastig wird.
 - D) der Pilot in das weiche Rückenkissen gedrückt wird und dabei die Kontrolle über das Segelflugzeug verlieren kann.
- 105. Bei einem Flugzeugschleppstart hat nach der Hälfte der Startbahn das Segelflugzeug zwar abgehoben, jedoch noch nicht das Schleppflugzeug. Der Pilot**
- A) klinkt kurz vor dem Platzen aus und versucht, mit einer flachen Kurve entgegen der Startrichtung zu landen.
 - B) klinkt aus und landet unter vorsichtiger Verwendung der Bremsklappen geradeaus.
 - C) übersteigt das Schleppflugzeug, um diesem das Abheben zu erleichtern.
 - D) fährt die Bremsklappen aus, um den Schleppflugzeugpiloten zum Abbruch des Startvorganges zu veranlassen.
- 106. Bei einem Windenstart überrollt das Segelflugzeug beim Anschleppen das Startwindenseil. Welche Maßnahme ist zu ergreifen?**
- A) Warten bis der Seilzug wieder einsetzt
 - B) Bremsklappen ausfahren
 - C) Bremsfallschirm ausfahren
 - D) Sofort ausklinken
- 107. Während des Schleppfluges entsteht ein starker Seildurchhang. Der Pilot strafft das Seil durch**
- A) ruckartiges Ausfahren der Bremsklappen.
 - B) einen Seitengleitflug.
 - C) Vergrößerung des Anstellwinkels und damit verbundener Reduzierung der Flugeschwindigkeit.
 - D) leichten Schiebeflug oder vorsichtiges Betätigen der Bremsklappen.

- 108. Während eines Flugzeugschlepps wird die für das Segelflugzeug höchstzulässige Schleppgeschwindigkeit überschritten. Der Pilot des Segelflugzeugs**
- A) teilt dies der Flugleitung über Funk mit.
 - B) verringert die Schleppgeschwindigkeit durch eine Erhöhung des Anstellwinkels.
 - C) klinkt aus.
 - D) reduziert die Schleppgeschwindigkeit durch Ausfahren der Bremsklappen und des Bremsfallschirmes.
- 109. Das am Rumpfeende befestigte Hilfstransportrad wurde vor dem Start nicht entfernt. Dies bewirkt eine**
- A) gefährliche Veränderung der Schwerpunktlage.
 - B) Verbesserung der Richtungsstabilität bei Start und Landung.
 - C) Verkürzung der Start- und Landestrecke.
 - D) vordere Schwerpunktlage.
- 110. Bei einem Windenstart unmittelbar nach dem Übergang in die volle Steigfluglage lässt der Seilzug abrupt nach. Der Pilot**
- A) drückt sofort nach und klinkt aus.
 - B) drückt leicht nach und wartet ab.
 - C) erhöht die Seilspannung durch Vergrößerung des Anstellwinkels.
 - D) veranlasst den Windenfahrer zu schnellerem Schleppen durch einen deutlichen Querruderausschlag.
- 111. Die Sollbruchstelle am Startwindenseil**
- A) dient als Dämpfungselement.
 - B) verhindert eine Überbelastung des Windenmotors.
 - C) verhindert eine Überbeanspruchung des Segelflugzeuges.
 - D) sichert die Startwinde vor einem Überflug im Schleppvorgang.
- 112. Bei einem Flugzeugschleppstart versagt die Ausklinkvorrichtung am Segelflugzeug. Welche erste Maßnahme ergreift der Pilot des Segelflugzeuges? Er**
- A) versucht durch Ausfahren der Bremsklappen das Schleppseil zu zerreißen.
 - B) versucht durch Hochziehen des Segelflugzeuges die Verbindung zu lösen.
 - C) wackelt mit den Tragflächen und fährt die Bremsklappen ein und aus.
 - D) informiert den Piloten des Schleppflugzeuges über Funk.
- 113. Kurz nach dem Abheben des Segelflugzeuges tritt eine Windenstörung ein. Der Pilot**
- A) klinkt aus, drückt nach und landet ohne Verwendung der Landehilfen entgegen der Startrichtung.
 - B) drückt nach, klinkt aus und landet unter Verwendung der Landehilfen geradeaus.
 - C) zieht die Überfahrt weg, klinkt aus und landet.
 - D) fährt sofort die Landehilfen aus, klinkt aus, drückt nach und landet.
- 114. Weshalb ist der Übergang in die maximale Steigfluglage sofort nach dem Abheben bei einem Windenstart sehr gefährlich? Weil**
- A) der Windenfahrer mit dem steilen Startvorgang nicht vertraut ist
 - B) die Luftraumbeobachtung erschwert wird
 - C) bei einer Startunterbrechung das Segelflugzeug in eine unkontrollierte Fluglage geraten kann

- D) das Segelflugzeug der Belastung nicht standhält
- 115. Eine übertriebene Steigfluglage bei einem Windenstart ist besonders gefährlich, weil**
- A) die Bodensicht eingeschränkt ist.
 - B) bei Seitenwind die Flugrichtung nicht eingehalten werden kann.
 - C) das Variometer überlastet wird.
 - D) ein Strömungsabriss - auch unabhängig einer sonstigen Störung - erfolgen kann.
- 116. In der letzten Phase des Windenstarts lässt der Pilot im Höhenruder nicht nach. Es kommt bei hoher Flächenbelastung zum selbständigen Lösen des Startwindenseiles. Dieses**
- A) führt zu einer extremen Belastung der Struktur des Segelflugzeuges.
 - B) hat in allen Fällen einen Seilriss zur Folge.
 - C) ist für Segelflugzeuge und Startwindenseil ohne Einfluss.
 - D) führt zu einer wesentlich größeren Schlepphöhe.
- 117. Das Unterschreiten der vorgeschriebenen Mindestzuladung im Pilotensitz eines Segelflugzeuges führt zu**
- A) einem stabileren Verhalten im Windenstart.
 - B) einer wesentlichen Verringerung der Flächenbelastung.
 - C) einer gefährlichen Schwerpunktrücklage.
 - D) einer Verbesserung der Langsamflugeigenschaften.
- 118. Darf ein Segelflugzeug nach Beschädigung der Torsionsnase weiterbetrieben werden?**
- A) Ja, bis zur nächsten Jahresnachprüfung
 - B) Ja, wenn die beschädigte Stelle mit Stoff bespannt wurde, um Wassereindringen zu verhindern
 - C) Ja, wenn der Flugleiter zugestimmt hat
 - D) Nein, da der Festigkeitsverband nicht mehr gegeben ist
- 119. Nach einer harten Landung ist**
- A) das Segelflugzeug auf Bespannungsschäden zu kontrollieren.
 - B) nichts weiter zu veranlassen.
 - C) ein Prüfer Klasse 1 zu verständigen.
 - D) eine eingehende Überprüfung des Segelflugzeuges erforderlich.
- 120. Nach dem Aufrüsten eines Segelflugzeuges ist im Rahmen der Vorflugkontrolle**
- A) eine Ruderkontrolle nicht erforderlich, weil alle Ruder automatisch anschließen.
 - B) nur die Kontrolle des richtigen Anschlusses der Bremsklappen notwendig.
 - C) eine Ruderkontrolle durch Inaugenscheinnahme ausreichend
 - D) eine Überprüfung sämtlicher Anschlüsse durch Sichtprüfung und funktionelle Kontrolle notwendig.
- 121. Während eines Fluges fällt die Höhensteuerung aus. Wie hat sich der Pilot zu verhalten?**
- A) Versucht, durch ruckartiges Bewegen des Steuerknüppels die Funktionsfähigkeit wiederherzustellen
 - B) Versucht, mittels Trimmung und Landehilfen um die Querachse zu steuern
 - C) Springt in jedem Falle sofort mit dem Fallschirm ab
 - D) Steuert die Fluglage durch Gewichtsverlagerung

- 122. Ein Segelflugzeug kann wegen defekter Steuerungsanlage nicht mehr unter Kontrolle gehalten werden. Der Pilot**
- A) versucht durch die Trimmung die Ruderwirkung auszugleichen.
 - B) fährt die Bremsklappen aus, um die Höhe zu verringern.
 - C) fordert über Funk Hilfe an.
 - D) verlässt das Segelflugzeug bei ausreichender Höhe rechtzeitig mit dem Rettungsfallschirm.
- 123. Beim Windenstart fällt nach Erreichen der vollen Steigfluglage die Fahrtmesseranzeige aus. Der Pilot**
- A) klinkt aus, drückt nach, fliegt eine Fahrtkurve und landet entgegen der Startrichtung.
 - B) führt den Windenstart bis zum Erreichen der Ausklinkhöhe durch, fliegt unter Beachtung des Horizontbildes und des Fahrtgeräusches eine Platzrunde und landet.
 - C) führt den Windenstart und den beabsichtigten Thermikflug ohne Fahrtmesser durch.
 - D) schlägt das Glas des Fahrtmessers ein.
- 124. Warum darf mit einem Luftfahrzeug, dessen Schwerpunkt hinter der hinteren Schwerpunktbegrenzung liegt, nicht gestartet werden?**
- A) Die konstruktionsbedingten Festigkeitsgrenzen werden überschritten.
 - B) Das Luftfahrzeug steigt langsamer.
 - C) Das Luftfahrzeug kann in einen überzogenen Flugzustand und ins Flachtrudeln geraten.
 - D) Das Luftfahrzeug wird stark kopflastig.
- 125. Während des Landeanfluges fängt es plötzlich an zu regnen. Welchen Einfluss hat der Regen auf die Flugeigenschaften des Segelflugzeuges?**
- A) Die Masse des Segelflugzeuges wird größer, dadurch erhöht sich die Sinkrate.
 - B) Keinen Einfluss; durch die Fluggeschwindigkeit werden die Tropfen weggeweht.
 - C) Die Überziehggeschwindigkeit wird geringer, deshalb muss mit erhöhter Geschwindigkeit angefliegen werden.
 - D) Die Überziehggeschwindigkeit wird höher, es muss also schneller angefliegen werden.
- 126. Eine Zusammenstoßgefahr beim „Thermikkurbeln“ wird insbesondere dann vermindert, wenn**
- A) in ein Aufwindgebiet, in dem mehrere Segelflugzeuge kreisen, mit einer hochgezogenen Fahrtkurve eingeflogen wird.
 - B) Richtungsänderungen abrupt durchgeführt werden.
 - C) die Anzahl und die Position der Segelflugzeuge im gleichen Aufwind sich ständig ändern.
 - D) die Kreisrichtung des ersten sich im Aufwind befindlichen Segelflugzeuges eingenommen wird. Sichtkontakt und ausreichender Abstand zu den anderen Segelflugzeugen besteht.

8 Grundlagen des Fliegens

- 127. Der „Anstellwinkel“ ist der Winkel zwischen**
- A) Flugzeuglängsachse und anströmender Luft.
 - B) Flugzeuglängsachse und Profelsehne.
 - C) Profelsehne und anströmender Luft.
 - D) Profelsehne des Höhenruders und Profelsehne der Tragfläche.
- 128. Was versteht man unter dem Begriff „Einstellwinkel“? Er ist der Winkel**
- A) zwischen der Anströmrichtung und der Profelsehne.
 - B) des Höhenruders zur Sehne der Höhenflosse.
 - C) der Tragflügelvorderkante zur Flugzeuglängsachse.
 - D) zwischen Profelsehne und Längsachse des Luftfahrzeuges.
- 129. Was versteht man unter dem Begriff „Flächenbelastung“?**
- A) Höchstmasse, die ein Luftfahrzeug tragen kann
 - B) Maximale Startmasse
 - C) Masse des Luftfahrzeuges pro Flügelfläche
 - D) Masse der Luft, die durch das Luftfahrzeug verdrängt wird
- 130. Wodurch lässt sich unter anderem im Fluge der Auftrieb am Tragflügel direkt ändern?**
- A) Durch Änderung des Einstellwinkels.
 - B) Durch Änderung des Anstellwinkels.
 - C) Durch Änderung der Trimmung.
 - D) Keinerlei Änderung möglich.
- 131. Welcher Effekt tritt beim Seitengleitflug auf?**
- A) Durch höheren Widerstand wird der Gleitwinkel schlechter.
 - B) Durch höheren Auftrieb wird die Geschwindigkeit kleiner.
 - C) Die Landerollstrecke wird verringert.
 - D) Der Einfluss des Windes wird verringert.
- 132. Welche Wirkung haben Störklappen?**
- A) Sie erzeugen Auftrieb und Widerstand.
 - B) Sie ermöglichen eine geringere Landegeschwindigkeit.
 - C) Sie erzeugen zusätzlichen Widerstand und erhöhen die Sinkgeschwindigkeit.
 - D) Sie ermöglichen einen größeren Anstellwinkel.
- 133. Welche Effekte treten bei Strömungsabriss im Geradeausflug am Tragflügel auf?**
- A) Auftrieb und Widerstand werden größer.
 - B) Der Auftrieb wird kleiner und der Widerstand größer; es besteht die Gefahr des Abkippens.
 - C) Die Bremsklappen und das Seitenruder werden wirkungslos.
 - D) Ruder- und Klappenwirksamkeit nehmen zu.
- 134. Wie wirkt sich eine Erhöhung der Flächenbelastung auf die Mindestfluggeschwindigkeit aus?**
- A) Sie wird geringer.
 - B) Sie wird größer.

- C) Sie ist unabhängig von der Flächenbelastung.
D) Sie hängt nur von der Klappenstellung ab.
- 135. Wann spricht man vom „Abreißen der Strömung“?**
- A) Wenn die den Auftrieb erzeugende Strömung nicht mehr an der Profiloberseite anliegt.
B) Wenn die den Auftrieb erzeugende Strömung das Profil nur noch so langsam umfließt, dass die Auftriebskräfte das Luftfahrzeug nicht mehr tragen können.
C) Wenn sich die Druck- und Sogkräfte die Waage halten.
D) Wenn der Umschlagpunkt nach hinten wandert.
- 136. Wie ändern sich die aerodynamischen Verhältnisse bei Annäherung an den überzogenen Flugzustand am Profil?**
- A) Die Druckverhältnisse bleiben auch in der Nähe des kritischen Anstellwinkels konstant (etwa 2/3 Sog und 1/3 Druck).
B) Die Geschwindigkeit der Luftströmung verringert sich auf der Profiloberseite.
C) Die Luftströmung vermag der Profilwölbung auf der Oberseite nicht mehr zu folgen, es kommt zur Grenzschichtablösung (Wirbelbildung).
D) Die Strömung an der Unterseite des Profils reißt ab.
- 137. Was kann die Folge des Abreißen der Strömung an der Fläche in einer Kurve sein?**
- A) Sehr starke Steuerdrücke
B) Ein Schieben nach der Kurveninnenseite
C) Ein Schieben nach der Kurvenaußenseite
D) Trudeln
- 138. Die Trudelneigung eines Luftfahrzeuges ist größer, wenn**
- A) der Gesamtschwerpunkt die vordere Schwerpunktslage einnimmt.
B) die Trimmung „kopflastig“ eingestellt ist.
C) der Gesamtschwerpunkt die hintere Schwerpunktslage einnimmt.
D) die Trimmung „schwanzlastig“ eingestellt ist.
- 139. Wie verhält sich die Überziehggeschwindigkeit im Kurvenflug?**
- A) Sie sinkt mit zunehmender Querlage.
B) Sie wächst mit der Flächenbelastung.
C) Sie nimmt mit kleiner werdendem Kurvenradius ab.
D) Sie wächst mit zunehmendem Radius.
- 140. Wie kann man bei einseitigem Strömungsabriss und nachfolgendem Abkippen verhindern, dass das Flugzeug ins Trudeln übergeht?**
- A) Mit allen Steuern entgegen der Abkipprichtung einschlagen.
B) Das Höhenruder ziehen, damit das Flugzeug wieder in normale Fluglage kommt.
C) Durch starkes Nachdrücken, um das Segelflugzeug so zu beschleunigen, dass sich die Strömung wieder anlegt.
D) Seitenruder entgegen der Abkipprichtung geben und Höhensteuer nachlassen, um Fahrt aufzuholen.

- 141. Wie wird das Trudeln am schnellsten beendet, falls keine anders lautenden Maßnahmen im Flughandbuch angegeben sind? Der Pilot muss**
- A) Seitenruder gegen Drehrichtung geben, Querruder normal stellen, Höhenruder nachgeben, weich abfangen.
 - B) Seitenruder in Drehrichtung geben, Querruder gegen Drehrichtung stellen und stark ziehen.
 - C) den Steuerknüppel einfach loslassen.
 - D) Seiten- und Querruder in Drehrichtung geben und stark nachdrücken.
- 142. Was bewirkt das Ausfahren der Störklappen?**
- A) Eine Verbesserung des Gleitwinkels.
 - B) Eine Verschlechterung des Gleitwinkels.
 - C) Eine Erhöhung des Auftriebs.
 - D) Eine Verringerung der Mindestgeschwindigkeit.
- 143. Welche Wirkung haben Störklappen?**
- A) Sie erzeugen Auftrieb und Widerstand.
 - B) Sie ermöglichen eine geringere Landegeschwindigkeit.
 - C) Sie verwirbeln einen Teil der Strömung an der Tragfläche, erzeugen damit zusätzlich Widerstand und erhöhen die Sinkgeschwindigkeit.
 - D) Sie ermöglichen einen größeren Anstellwinkel.
- 144. Wie wird die Bewegung des Luftfahrzeuges um die Querachse bezeichnet? Als**
- A) Nicken
 - B) Rollen
 - C) Sinken
 - D) Gieren
- 145. Die Steuerung um die Querachse erfolgt mit Hilfe**
- A) des Seitenruders.
 - B) der Querruder.
 - C) des Höhenruders.
 - D) der Seitenruder-Trimmlung.
- 146. Wie wird die Bewegung eines Luftfahrzeuges um die Hochachse bezeichnet?**
- A) Rollen
 - B) Kippen
 - C) Gieren
 - D) Schieben
- 147. Welcher Steuerungsvorgang erzeugt ein Schieberollmoment?**
- A) Höhen- und Querruderausschlag
 - B) Querruderausschlag
 - C) Seitenruderausschlag
 - D) Seitengleitflug
- 148. Wie wird die Bewegung eines Luftfahrzeuges um die Längsachse bezeichnet?**
- A) Rollen
 - B) Kippen
 - C) Ziehen

- D) Schieben
- 149. Welches Ruder bewirkt primär eine Bewegung um die Längsachse?**
- A) Das Seitenruder
 - B) Das Querruder
 - C) Das Höhenruder
 - D) Die Trimmung
- 150. Durch welche Ruder können Bewegungen um die Luftfahrzeuglängsachse hervorgerufen werden?**
- A) Höhenruder und Querruder
 - B) Querruder
 - C) Querruder und Seitenruder
 - D) Seitenruder
- 151. Was passiert, wenn der Steuerknüppel nach links ausgeschlagen wird?**
- A) Das linke Querruder bewegt sich nach oben und das rechte nach unten.
 - B) Das linke Querruder bewegt sich nach unten und das rechte nach oben.
 - C) Das Seitenruder bewegt sich nach links.
 - D) Das Seitenruder bewegt sich nach rechts.
- 152. Das negative Wendemoment entsteht**
- A) beim Einleiten von Kurven durch die kinetische Energie des Luftfahrzeuges.
 - B) beim Ausleiten von Kurven durch die geänderte Anblasrichtung des Rumpfes.
 - C) beim Betätigen des Querruders.
 - D) durch zu starke Betätigung des Höhenruders.
- 153. Unter dem Begriff „Negatives Wendemoment“ versteht man ein**
- A) entgegengesetzt zum Giermoment auftretendes Rollmoment.
 - B) zusätzlich zum Rollmoment auftretendes entgegengesetztes Giermoment.
 - C) entgegengesetzt zum Querruderausschlag auftretendes Drehmoment um die Längsachse.
 - D) zusätzlich zum Seitenruderausschlag auftretendes Rollmoment.
- 154. Wie ändert sich beim Ausschlag des Steuerknüppels nach rechts ohne Seitenruderausschlag die Lage des Luftfahrzeuges? Es dreht sich um die**
- A) Querachse nach links und die Hochachse nach rechts.
 - B) Längsachse nach links und die Hochachse nach links.
 - C) Querachse nach rechts und die Hochachse nach links.
 - D) Längsachse nach rechts und die Hochachse nach links.
- 155. Wann spricht man von Kopflastigkeit?**
- A) Wenn das Luftfahrzeug nach Loslassen des Höhenruders von seiner Flugrichtung nach unten abweicht.
 - B) Wenn der Schwerpunkt vor der Mitte des Tragflügels liegt.
 - C) Wenn der Schwerpunkt hinter dem Druckpunkt liegt.
 - D) Wenn sich das Luftfahrzeug beim Bremsen auf der Landebahn auf den Kopf stellen will.
- 156. Durch eine im Flug eingestellte Trimmung**
- A) wird der Schwerpunkt in den zulässigen Bereich gerückt.
 - B) werden Bauungenauigkeiten korrigiert.

- C) werden dauernde Steuerdrücke vermieden.
D) wird der Auftrieb erhöht.
- 157. Das Verhältnis der momentanen Auftriebskraft zur Gewichtskraft wird**
- A) Leistungsverhältnis
B) Nutzlastverhältnis
C) Schwerkraftverhältnis
D) Lastvielfaches
- 158. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit V_{NE} für ein Luftfahrzeug ist im Flughandbuch angegeben. Sie**
- A) ist für Kunstflug vorgeschrieben.
B) kann bei einem senkrechten Sturzflug nicht erreicht werden.
C) darf auf keinen Fall überschritten werden.
D) darf nur in ruhiger Luft überschritten werden.
- 159. Beim Kurvenflug wird**
- A) immer doppelter Auftrieb benötigt gegenüber dem Geradeausflug.
B) mehr Auftrieb benötigt als beim Geradeausflug.
C) weniger Auftrieb benötigt, weil die Zentrifugalkraft einen Teil des Auftriebs ersetzt.
D) gleich hoher Auftrieb benötigt wie beim Geradeausflug.
- 160. Im Kurvenflug muss etwas gezogen werden, um die Höhe zu halten. Dies ist notwendig, weil**
- A) die Querruder mehr Widerstand erzeugen.
B) die Tragfläche von der Seite angeströmt wird.
C) anstelle der Gewichtskraft die Resultierende aus Gewichtskraft und Fliehkraft tritt.
D) das Seitenruder auftriebsmindernd wirkt.
- 161. Warum muss man Steilkurven mit erhöhter Geschwindigkeit fliegen?**
- A) Um in der Kurve nicht zu schieben.
B) Weil das Luftfahrzeug im Kurvenflug sonst seine Querlage ändern würde.
C) Um durch den erhöhten Auftrieb dem negativen Wendemoment entgegenzuwirken.
D) Weil das Luftfahrzeug wegen des erhöhten Lastvielfachen mehr Auftrieb benötigt.
- 162. Im Kurvenflug wächst die Belastung der Zelle mit zunehmender Schräglage des Luftfahrzeuges an. Bei 60 bzw. 80 Grad Schräglage nimmt das Gewicht**
- A) um das Zweifache bzw. fast Zehnfache
B) um das Eineinhalbfache bzw. fast Sechsfache
C) um das Zweifache bzw. fast Sechsfache
D) kaum
zu.