

# Theorietest vor dem 1. Höhenflug

Version 04-08

- **Dieser Test ist vor dem 1. Höhenflug auszufüllen und mittels den Antworten im Anhang zu kontrollieren. Ungeklärte Fragen müssen mit dem Fluglehrer besprochen werden!**
- **Der Test ist unterschrieben vor dem 1. Höhenflug abzugeben!**
- **Unterlagen: Blatt "Informationen u. Weisungen", ev. Theoriebuch Kap.4**
- **Vor dem 1. Höhenflug muss die Theorie betreffend Landevolten besprochen werden. Zusätzlich kann das DHV-Lehrvideo angeschaut werden. Es empfiehlt sich, am Tag des ersten Höhenfluges ca. ½ bis 1 Stunde vor dem Briefing in der Flugschule zu erscheinen.**

Ich bestätige mit meiner Unterschrift, den Test gelesen und verstanden zu haben:

Name: ..... Vorname: .....

Datum: ..... Unterschrift: .....

## A) Organisatorisches

### 1. Wie funktioniert das Anmeldeprozedere für die Höhenflüge?

Ich muss mich immer bis ..... auf dem ..... anmelden. Ausnahme: In den Sommermonaten (1.4.-31.10.) ist an Wochenenden keine Anmeldung erforderlich, sofern ich ..... oder ..... (sämtliches Material ist im Shop Emmetten gelagert).

### 2. Wenn Du ausnahmsweise nicht am obligatorischen Briefing teilnehmen kannst und verspätet erscheinst, musst Du

- so rasch als möglich an den Startplatz fahren.
- dem Fluglehrer ein SMS senden, dass ich auch dabei bin.
- am Landeplatz den Fluglehrer sehen und ein Funk mitnehmen.
- im Büro kurz anrufen/vorbeigehen und anschliessend am Landeplatz ein Funk abholen.

### 3. Wo trägst Du Deine Flüge nach jedem Flugtag ein?

- im Flugbuch
- im Flugbuch, solange ich noch kein solches habe (Grundkurs), auf der Kopie davon
- auf dem Kontrollblatt
- auf/in irgend einen persönlichen Notizzettel/Heft etc.

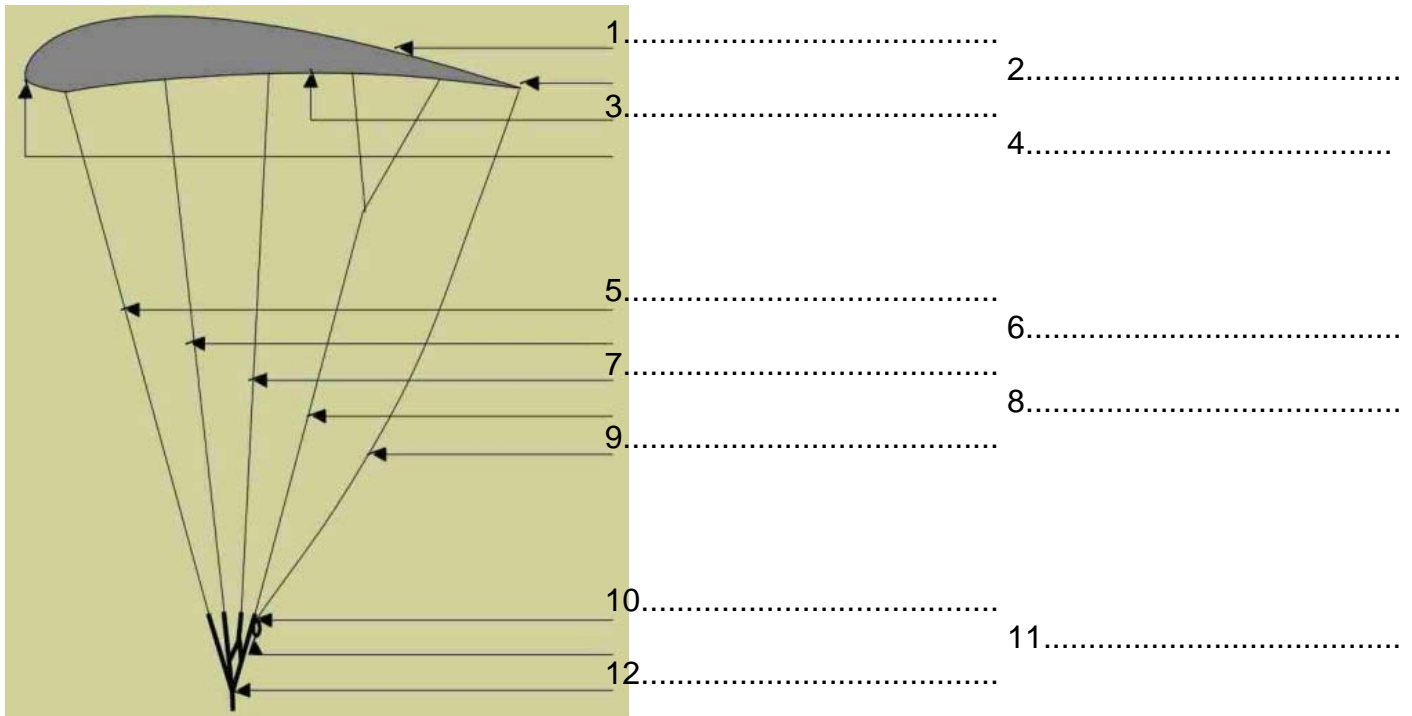
**4. Welche vier Dokumente solltest Du so bald als möglich immer bei Dir haben (\* gilt nicht für den Grundkurs)?**

- Flugbuch oder -kopie, Identitätskarte, Versicherungsnachweis\*, Weisungen für Flugschüler*
- Flugbuch o. -kopie, Ausbildungskontrollblatt\*, Versicherungsnachweis\*, Weisungen f. Flugsch.*
- Flugbuch oder -kopie, Ausbildungskontrollblatt\*, Versicherungsnachweis\*, Identitätskarte*
- Flugbuch oder -kopie, Ausbildungskontrollblatt\*, Identitätskarte, Weisungen für Flugschüler*

**5. Jeder Schüler holt vor der Anreise ins Fluggebiet ..... ein!  
 Bezugsquellen zB.: .....**

**B) Technik**

**1. Benenne die Teile des skizzierten Gleitschirms (Querschnitt)!**



**C) Start**

**1. Wie nennt man den Check unmittelbar vor dem Start und was wird geprüft?**

- Name: ..... 1. ....  
 2. .... 3. ....  
 4. .... 5. ....

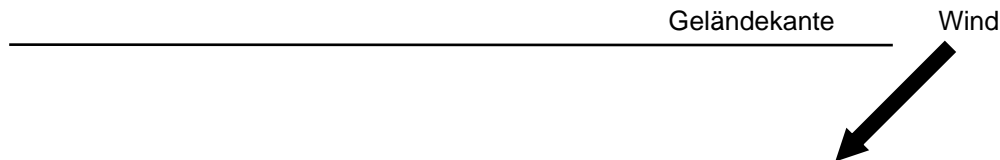
**2. Welche Vorbereitungen unmittelbar vor dem Start sind die wichtigsten?**

- Mein Funkgerät ist eingeschaltet und gecheckt und der Flugraum ist frei*
- Ich habe den Helm aufgesetzt und der Wind kommt von vorne.*
- Ich habe einen klaren Flugauftrag, den 5-Punkte-Check habe ich durchgeführt und mein Funkgerät ist eingeschaltet und gecheckt.*
- Mein Schuhwerk ist in Ordnung und mein Funkgerät ist eingeschaltet und gecheckt.*

3. Beschreibe den Startabbruch: .....

4. Beschreibe die drei Startphasen: 1. ....  
2. ....  
3. ....

5. Wie startest Du bei Seitenwind (bis ca. 45° möglich)? Skizziere den ausgelegten Schirm und den Startlauf von oben!



## D) Flug

1. Was machst Du in den mind. 15 ersten Höhenflügen unmittelbar nach dem Start?

- Ich drehe so rasch als möglich in die Thermik ein und versuche die Aufwinde zu nutzen.
- Ich fliege zuerst gerade weg vom Startplatz, korrigiere dann meine Flugrichtung in Richtung des Landeplatzes, mache es mir in genügender Entfernung vom Hang in meinem Sitz bequem und warte auf weitere Anweisungen per Funk oder handle gemäss vorheriger Absprache. Thermische Aufwinde suche und nutze ich erst, wenn ich den Theorietest „Thermikfliegen“ und die entsprechenden Anforderungen erfüllt habe.
- In den ersten fünf Flügen fliege ich zuerst gerade weg vom Startplatz, korrigiere dann meine Flugrichtung in Richtung des Landeplatzes, mache es mir in genügender Entfernung vom Hang in meinem Sitz bequem und warte auf weitere Anweisungen per Funk oder handle gemäss vorheriger Absprache. Ab dem 6. Flug kann ich dann thermische Aufwinde suchen.
- In den ersten fünfzehn Flügen fliege ich zuerst gerade weg vom Startplatz, korrigiere dann meine Flugrichtung in Richtung des Landeplatzes, mache es mir in genügender Entfernung vom Hang in meinem Sitz bequem und warte auf weitere Anweisungen per Funk oder handle gemäss vorheriger Absprache. Ab dem 16. Flug kann ich dann thermische Aufwinde suchen.

2. Wie verhältst Du Dich beim Kurvenflug?

- Ich unterstütze die Kurven mittels Gewichtsverlagerung auf die Innenseite mit gefühlvollen Bewegungen.
- Ich sitze starr in meinem Gurtzeug und bewege mich möglichst nicht.
- Ich unterstütze die Kurven mittels Gewichtsverlagerung auf die Aussenseite mit gefühlvollen Bewegungen.
- Ich unterstütze die Kurven mittels Gewichtsverlagerung auf die Innenseite mit ruckartigen und grossen Bewegungen.

3. Wie verhältst Du Dich in Turbulenzen? Schirm etwas mehr .....

4. Der Schirm ist infolge starker Turbulenzen halbseitig eingeklappt!

Wie verhältst Du Dich? 1. ....  
2. ....  
3. ....

**5. Wann beginnst Du mit dem vor dem Start besprochenen Flugprogramm?**

- Nach dem Ertönen des Satzes „Du kannst beginnen“.*
- Nach dem deutlichen Aufruf des eigenen Namens durch den Fluglehrer. Falls ich nicht sicher bin, ob ich wirklich gemeint bin, mache ich noch gar nichts.*
- Nach dem deutlichen Aufruf des eigenen Namens durch den Fluglehrer und dem unmissverständlichen Hinweis, dass mit dem Programm begonnen werden kann. Falls ich nicht sicher bin, ob ich wirklich gemeint bin, kreise ich über dem Landeplatz.*
- Sobald ich über dem besprochenen Platz bin.*

**6. Wie viele Informationen erhältst Du über Funk vom Fluglehrer?**

- In den ersten 20 Höhenflügen werden mir sämtliche Steuerbewegungen per Funk gesagt.*
- Schon im ersten Höhenflug versuche ich, möglichst selbständig zu fliegen.*
- Im 1. und 2. Höhenflug werden mir sämtliche Steuerbewegungen per Funk gesagt, in den weiteren Höhenflügen werde ich immer selbständiger und versuche, möglichst selbständig zu fliegen.*
- Solange ich mit Funk fliege, werden mir sämtliche Steuerbewegungen per Funk gesagt.*

**7. Der Gleitschirm kann nicht beliebig stark angebremst werden. Bremst Du beidseitig über 100% (= Stallpunkt, je nach Schirm eine Bremsschlaufenposition zwischen Bauchnabel und gestreckten Armen), gerät der Schirm in einen Strömungsabriss (=Stall). Der Schirm deformiert und kippt hufeisenförmig nach hinten. Wie reagierst Du?**

- Ich ziehe sofort den Notschirm.*
- Ich führe meine beiden Hände sofort nach oben und warte, bis der Schirm wieder normal fliegt.*
- Ich warte auf die Anweisungen des Fluglehrers oder funke ihm.*
- Ich gebe eine Bremse sofort frei.*

**8. In einem Sackflug ist der Schirm komplett offen und über mir, aber das Untersegel ist möglicherweise leicht eingedellt. Vor allem aber hast Du keinen Fahrtwind im Gesicht, da Du kaum mehr Vorwärtsfahrt hast. Was machst Du, um diesen Sackflug zu beenden?**

- Ich führe beide Hände nach oben. Falls das nichts bringt, ziehe ich leicht (ca. 10cm) an den B-Gurten. Falls ich zu tief bin (Endanflug), mache ich nichts mehr und lande auf dem Airbag oder versuche eine Landerolle.*
- Ich führe beide Hände nach oben. Falls das nichts bringt, ziehe ich leicht (ca. 10cm) an den hintersten Gurten oder stosse sie ein wenig nach hinten. Falls ich zu tief bin (Endanflug), mache ich nichts mehr und lande auf dem Airbag oder versuche eine Landerolle.*
- Ich warte auf die Anweisungen des Fluglehrers oder funke ihm.*
- Ich führe beide Hände nach oben. Falls das nichts bringt, ziehe ich leicht (ca. 10cm) an den A-Gurten oder stosse sie ein wenig nach vorne. Falls ich zu tief bin (Endanflug), mache ich nichts mehr und lande auf dem Airbag oder versuche eine Landerolle.*

**9. Was machst Du, wenn eine Bremsleine gerissen oder verknotet ist? .....**

.....

**10. Wie wird der Notschirm geworfen? In ..... Etappen!**

1. Innencontainer durch Ziehen am ..... freilegen!
2. Innencontainer ..... seitlich fortwerfen!

**11. Wie gerätst Du in die Vrille (Trudeln um die Hochachse, einseitiger Strömungsabriss) und wie beendest Du diese?**

- Ich habe einseitig zu stark angebremsst und/oder zu wenig mit Gewichtsverlagerung gesteuert oder den Sackflug (siehe oben) durch einseitiges Ziehen an einer Bremse ausleiten wollen. Als Gegenmassnahme führe ich beide Hände mit den Bremsen sofort hoch (0%-Bremse).
- Ich habe einseitig zu stark angebremsst und/oder zu wenig mit Gewichtsverlagerung gesteuert oder den Sackflug (siehe oben) durch einseitiges Ziehen an einer Bremse ausleiten wollen. Als Gegenmassnahme ziehe ich die Bremse entgegen der Drehrichtung bis ca. 50%, um die Drehung zu stoppen.
- Ich habe beidseitig zu stark gebremst und/oder zu wenig mit Gewichtsverlagerung gesteuert oder den Sackflug (siehe oben) durch beidseitiges Bremsen ausleiten wollen. Als Gegenmassnahme führe ich beide Hände mit den Bremsen sofort hoch (0%-Bremse).
- Ich habe beidseitig zu stark gebremst und/oder zu wenig mit Gewichtsverlagerung gesteuert oder den Sackflug (siehe oben) durch beidseitiges Bremsen ausleiten wollen. Als Gegenmassnahme ziehe ich die Bremse entgegen der Drehrichtung bis ca. 50%, um die Drehung zu stoppen.

Falls meine Reaktion nichts nützt oder ich schon zu tief bin, muss ich den Notschirm ziehen.

**12. Wie verhältst Du Dich bei Funkausfall?** Nach längerer Funkstille in den .....  
 ..... fliegen und ..... Dann auf die ..... oder  
 den ..... des Fluglehrers achten. Diese Zeichen geben Dir die Flugrichtung an.  
 Zudem habe ich die Möglichkeit, den Fluglehrer ....., für den  
 Fall, dass keine technischen Mängel vorliegen.

## **E) Landung**

**1. Was machst Du, wenn Du den Auftrag, in den Abbauraum zu fliegen, erhalten hast?**

- Ich fliege sofort in das besprochene Gebiet und beginne mit ruhigen Kreisen in Voltendrehrichtung abzukreisen. Manöver und steiles Kreisen vermeide ich.
- Ich fliege sofort in das besprochene Gebiet und kann dort bei genügender Höhe noch weitere Manöver fliegen.
- Ich fliege sofort in das besprochene Gebiet und vernichte mit engen Kreisen in Voltendrehrichtung möglichst rasch viel Höhe. Andere Manöver vermeide ich.
- Ich fliege sofort in das besprochene Gebiet u. warte auf weitere Anweisungen des Fluglehrers.

**2. Zeichne die korrekte Landevolte inklusiv Abkreisen (keine Hindernisse vorhanden), bezeichne die Voltenabschnitte!**



**3. Wer hat im Abbauraum und in der Landevolte immer Vortritt: .....**

**4. Wie landest Du, wenn am Landeplatz Windstille herrscht oder Du zu spät merkst, dass Du mit Rückenwind landest?**

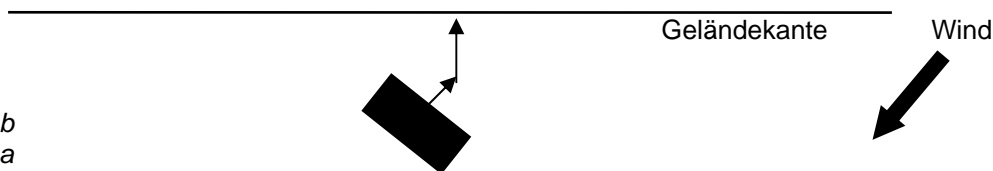
- Ich fliege meine Volte so wie bei normalen Windverhältnissen.
- Ich fliege im Endanflug stark abgebremst und löse die Bremsen kurz vor dem Aufsetzen.
- Ich fliege im Endanflug mit voller Fahrt und ziehe in ca. 2 Metern Höhe (also höher als üblich) die hintersten Gurten langsam runter.
- Ich fliege im Endanflug mit voller Fahrt und ziehe in ca. 2 Metern Höhe (also höher als üblich) die Bremsen ruckartig.

**5. Was machst Du, wenn Du im Endanflug feststellst, dass Du noch zu hoch bist?**

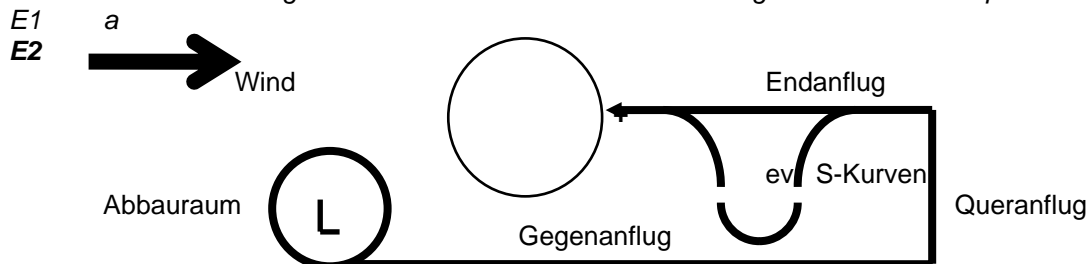
- Ich richte mich im Sitz auf, so dass meine Beine zur Landung bereit sind und fliege noch eine S-Kurve um die überschüssige Höhe abzubauen.
- Ich richte mich im Sitz auf, stabilisiere den Flug, so dass ich ohne Pendeln geradeaus fliege und nehme in Kauf, dass ich über das Landefeld hinaus fliege.
- Ich bleibe im Sitz und bremse stark an. Dadurch erreiche ich, dass mein Schirm mehr sinkt.
- Ich richte mich im Sitz auf, so dass meine Beine bereit zur Landung sind. Ob ich noch ein S fliege, oder ob ich geradeaus über den Landepunkt hinausfliege, hängt von der Position, von der überschüssigen Höhe und von den Gegebenheiten des Landefeldes ab.

**Antworten**

- A1** Vorabend 20Uhr... Infoband... eine eigene Ausrüstung besitze... der Treffpunkt in Emmetten ist
- A2** d
- A3** b
- A4** b
- A5** Wetterinformationen, zB. Internet, Tel. 162, Teletext
- B1** 1 Obersegel, 2 Austrittskante, 3 Untersegel, 4 Eintrittskante, 5 A-Leinen, 6 B-Leinen, 7 C-Leinen, 8 D-Leinen, 9 Bremsleinen, 10 Ankerpunkt/Leinenschlösser, 11 Handschlaufe/Bremsgriffe, 12 Traggurten
- C1** 5-Pkte-Check, 1 Gurtzeug-Helm-Karabiner-Funk, 2 Traggurten + Leinen frei, 3 Kalotte offen, 4 Wind, 5 Start- und Luftraum frei
- C2** c
- C3** Einseitig Bremse voll durchziehen, die andere Bremse gelöst
- C4** 1 Aufziehphase, 2 Kontroll- und Korrekturphase, 3 Beschleunigungsphase
- C5**



- D1** b
- D2** a
- D3** anbremsen
- D4** 1 dosiertes Gegensteuer, 2 Gewichtsverlagerung auf offene Seite hin. 3. auf der eingeklappten Seite wenn noch nötig mit den Bremsen den Schirm „aufpumpen“
- D5** c
- D6** c
- D7** b
- D8** d
- D9** vorsichtig an den hintersten Tragegurten steuern
- D10** in 2 Etappen. ...am Griff freilegen ... kräftig seitlich fortwerfen.
- D11** a
- D12** Abbauraum fliegen und abkreisen.... die Kellen des Fluglehrers achten.... per Funk aufzurufen.



- E3** der tiefer fliegende
- E4** d
- E5** d