

Theorietest vor dem 1.Höhenflug

Version 4.2019

- **Dieser Test ist vor dem 1. Höhenflug auszufüllen und mittels den Antworten im Anhang zu kontrollieren. Ungeklärte Fragen sollten mit dem Fluglehrer besprochen werden!**
- **Der Test ist unterschrieben vor dem 1. Höhenflug abzugeben!**
- **Unterlagen: Broschüre "Informationen und Basistheorie", falls vorhanden Theoriebuch Kap.4: Flugpraxis**
- **Bitte melde Dich ausschliesslich mittels unseres Online-Anmeldeformulars (siehe Frontseite Homepage) am Vortag des Flugtages zwischen 14 und 20 Uhr für Deinen 1.Höhenflug an. Erscheine ca. ½ Stunde vor dem Briefing (Zeitpunkt auf der Homepage -> Startseite ->Tages-Programm, ab 21 Uhr des Vorabends), damit der Notschirm montiert und das Gurtzeug noch richtig eingestellt werden kann. Während des Briefings oder vor Ort am Landeplatz wird die Landevolte nochmals erläutert. Falls Du das DHV-Lehrvideo "Starten-Steuern-Landen" am 1.Schulungs- oder Schnuppertag nicht gesehen hast, empfehlen wir Dir, dies noch vor dem 1.Flug nachzuholen. Setze Dich hierfür mit der Flugschule in Verbindung.**

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 solange ich keine eigene Ausrüstung habe?

*Ich melde mich immer am..... zwischen und Uhr mittels
..... an.*

2. Die Materialmiete ist bei allen Kursen bis zumFlug inbegriffen. Falls ich weitere Flüge mit dem Material der Flugschule mache, bin ich mir bewusst, dass diese verrechnet werden.

3. Was machst Du, wenn Du ausnahmsweise (für Erstflug nicht möglich!) nicht am obligatorischen Briefing teilnehmen kannst und verspätet erscheinst?

Ich fahre so rasch als möglich an den Startplatz.

Ich sende dem Fluglehrer ein SMS, dass ich auch dabei bin.

Ich sehe am Landeplatz den Fluglehrer und nehme ein Funk mit.

Ich informiere mich im Büro über den Schulungsort, fasse dort evt. Material aus und gehe anschließend am Landeplatz beim Fluglehrer persönlich einen Funk abholen.

4. 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 irgendeinem persönlichen Notizzettel oder in einem Heft.

5. Wie gelangst Du zu den für die Geitschirmausbildung wichtigen Dokumenten?

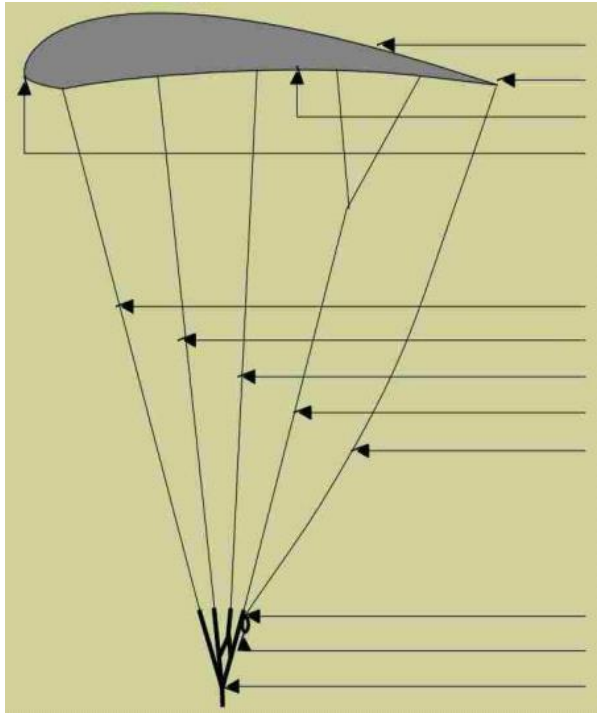
Sobald ich mich entschlossen habe, die Ausbildung bis zum Brevet zu machen, resp. spätestens nach demFlug, erwerbe ich das, welches Flugbuch, Theoriebuch, Ausbildungskontrollblatt und weitere wichtige Dokumente enthält, die ich während der Ausbildung unbedingt benötige.

6. Jeder Schüler holt vor der Anreise ins Fluggebiet ein!

Bezugsquellen z.B.:
.....

B) Material

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



- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....
- 8.....
- 9.....
- 10.....
- 11.....
- 12.....

C) Flugtechnik: Start

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

Name: 3.

1. 4.

2. 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. Nenne die drei Startphasen:

- 1.
- 2.
- 3.

4. Beschreibe den Startabbruch:

Den Schirm am hindern durch der hangseitig näheren Bremse, so dass die Kalotte eine zum Hang macht. Aussenbremse voll

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



D) Flugtechnik: Flug

1. Wie lautet der erste Teil jedes Flugauftrages unmittelbar nach dem Start, wenn Thermikfliegen aufgrund Deines Ausbildungsstandes noch zu anspruchsvoll für Dich ist?

- Wegfliegen vom Starthang und sobald die Thermik spürbar ist, diese durch Kreisen nutzen.
- Wegfliegen vom Starthang, falls nötig Richtungskorrektur zum Landeplatz, nach genügendem Hangabstand Reinrutschen ins Gurtzeug und danach Flug Richtung Landeplatz.
- Möglichst nahe dem Starthang entlang zum Landeplatz fliegen, damit jederzeit gelandet werden kann.
- Wegfliegen vom Starthang und durch kräftiges asymmetrisches Ziehen an den Bremsen Schaukelbewegungen ausführen bis über den Landeplatz.

2. Welche Techniken helfen Dir nach genügendem Hangabstand ins Gurtzeug reinzurutschen?

- Die Bremsen am Druckknopf der Traggurten befestigen und kräftige Schaukelbewegungen ausführen bis ich ins Gurtzeug rutsche.
- Oberschenkel nach unten drücken und dann ins Gurtzeug reinrutschen.
- Beide Traggurten mit den Bremsen in der Hand oberhalb des Karabiners fassen, Oberschenkel nach oben anwinkeln und durch Gegendrücken am Traggurt reinrutschen. Falls nicht erfolgreich und ruhige Luftverhältnisse, kurzzeitig die Bremsen loslassen und unter Zuhilfenahme der Hände das Gurtzeug unters Gesäss schieben.
- Den Schirm durch Anbremsen und Lösen der Bremsen in eine Nickbewegung versetzen und danach reinrutschen.

3. 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 den vereinbarten Flugauftrag zu fliegen, sobald mich der Fluglehrer dazu auffordert. An die selbstständige Landung werde ich ab dem 3. Flug schrittweise herangeführt.
- Solange ich mit Funk fliege, werden mir sämtliche Steuerbewegungen per Funk gesagt.

4. 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.

5. Wie fliegst Du eine Kurve?

- Ich ziehe auf der Kurveninnenseite gefühlvoll und dosiert die Bremse und unterstütze die Kurveneinleitung mittels Gewichtsverlagerung auf die Innenseite (beispielsweise durch Überschlagen der Beine).
- Ich ziehe die Bremse und sitze starr in meinem Gurtzeug und bewege mich möglichst nicht.
- Ich ziehe die Innenbremse und unterstütze die Kurven mittels Gewichtsverlagerung auf die Aussenseite mit gefühlvollen Bewegungen.
- Ich ziehe die Bremse und unterstütze die Kurven mittels Gewichtsverlagerung auf die Innenseite mit ruckartigen und abrupten Bewegungen.

6. Wie verhältst Du Dich in Turbulenzen? Schirm.....bis ein leichter Bremsdruck spürbar ist (maximal Bremsausschlag).

E) Flugtechnik: 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 eine korrekte Links-Landevolte inklusiv Abkreisen (keine Hindernisse vorhanden) und bezeichne die Voltenabschnitte!



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

.....

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

- In aufrechter Sitzposition und lafbereit fliege ich noch genau zwei S-Kurven, um die überschüssige Höhe abzubauen.
- In aufrechter Sitzposition stabilisiere ich den Flug, so dass ich ohne Pendeln geradeaus fliege und bremse den Schirm mit den hinteren Traggurten an.
- Ich bleibe im Sitz und bremse stark an. Dadurch erreiche ich, dass mein Schirm mehr sinkt.
- In aufrechter Sitzposition und lafbereit fliege ich je nach meiner Position, Wind und Platzverhältnissen S-Kurven, jedoch nur solange, dass ich vor der Bodenberührung noch mindestens 3-5 sec. geradeaus fliegen kann.

F) Flugtechnik: Gefahrensituationen

1. Was machst Du, wenn eine Leine verknotet ist?

Ich halte die Richtung grösstmöglichst bei durchund Nach genügendem Hangabstand versuche ich durch an der betroffenen Leine oder durch an den Bremsleinen den Knoten zu lösen.

Falls dies nicht gelingt, fliege ich auf direktem Weg zum und befolge die Anweisungen des Fluglehrers.

2. Der Gleitschirm kann nicht beliebig tief und abrupt einseitig angebremst werden, um eine Kurve zu fliegen. Er gerät sonst in eine flache Drehung um die Hochachse (Vrille, einseitiger Strömungsabriss). Wie gelangst Du wieder in den Normalzustand?

Ich führe beide Hände mit den Bremsen sofort hoch (0%-Brems).

Ich ziehe die Bremse entgegen der Drehrichtung bis ca. 50%, um die Drehung zu stoppen.

Ich ziehe am hinteren Traggurt und beende dadurch die Drehung.

Ich funke dem Fluglehrer und frage ihn um Rat.

Falls meine Reaktion nichts nützt oder ich schon zu tief bin, ist sofort der Notschirm zu ziehen!

3. Beidseitig starkes Durchbremsen des Gleitschirms (Bremsposition zwischen Bauchnabel und gestreckten Armen) während dem Flug sollte unbedingt vermieden werden, weil

dies körperlich sehr anstrengend ist und zu Muskelrissen führen kann.

die Strömung am Schirm abreisst (Stall), die Kalotte sich deformiert und dadurch stark sinkt und erst nach dem Lösen beider Bremsen wieder normal weiterfliegt.

der Schirm dadurch eine Kurve mit starker Querneigung und hohem Sinken fliegen wird.

die Bremsleinen dadurch überbeansprucht werden und reissen können.

4. Wie verhältst Du Dich bei Funkausfall?

Wenn trotz abgemachtem Flugauftrag keine Aufforderung vom Fluglehrer zum Manöverbeginn erfolgt, in denfliegen und Ohne Ausführen des sich möglichst selbstständig auf die Landevolte vorbereiten.

Falls dabei Hilfe nötig ist, wird mich der Fluglehrer mit den orangen einweisen. Diese Zeichen geben mir die Flugrichtung und die Richtungsänderungen an.

Zudem habe ich die Möglichkeit, den Fluglehrer per Funk aufzurufen für den Fall, dass keine technischen Mängel vorliegen und sonst kein Funkverkehr herrscht.

5. Der Schirm ist infolge starker Turbulenzen halbseitig eingeklappt!

Wie verhältst Du Dich?

1.

2.

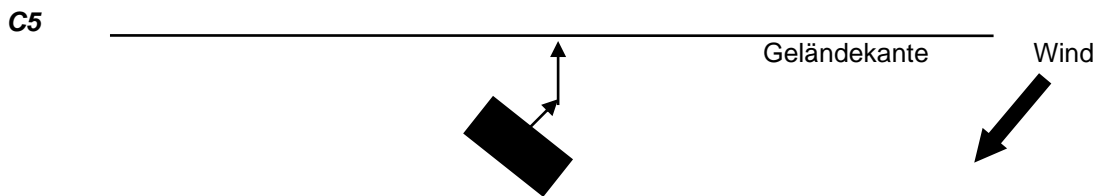
3.

6. Wie wird der Notschirm geworfen?

1. Innencontainer durch Ziehen am freilegen und kräftig seitlich dabei den Griff
2. Falls Zeit und Höhe verbleibt, den Hauptschirm am Fliegen..... durch 5maliges der Bremsleine um die Hände und nachfolgendem Ziehen der Hände bis Brusthöhe.

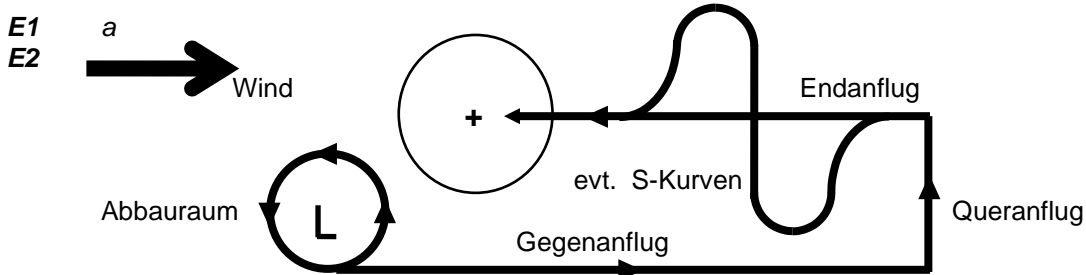
Antworten

- A1** Vortag...14... 20 Uhr... Online-Anmeldeformular
A2 10.
A3 d
A4 b
A5 10. Flug ... Brevetkurs-Set
A6 Wetterinformationen....., Bezugsquellen z.B. Rubrik „Meteobriefing“ auf der Homepage der Flugschule, MeteoSwiss App, SRF Meteo im Fernsehen, Zeitungswetterbericht, SHV Homepage unter Meteo,.....
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-Punkte-Check, 1. Gurtzeug (inkl. Helm, Funk, Karabiner)OK, 2. Traggurten + Leinen frei, 3. Kalotte offen, 4. Wind OK, 5. Start- und Luftraum frei
C2 c
C3 1 Aufziehphase, 2 Kontroll- und Korrekturphase, 3 Beschleunigungsphase
C4 ...Abheben ... volles Durchziehen ... Drehung ...gelöst.



Aufziehphase und Kontrollphase gegen den Wind, dann Richtungskorrektur in die Fall-Linie und Beschleunigen

- D1** b
D2 c
D3 c
D4 c
D5 a
D6 anbremsen ... (... 20%....)



- E3** der tiefer Fliegende
E4 d
F1 Gegenbremsen...Gewichtsverlagerung... Ziehen... Pumpen...Landeplatz
F2 a
F3 b
F4 Abbauraum ...abkreisen.... Flugauftrages... Kellen....
F5 1. dosiertes Gegensteuern, 2. Gewichtsverlagerung zur offene Seite hin. 3. auf der eingeklappten Seite, wenn noch nötig, mit der Bremse den Schirm „aufpumpen“
F6 ..Griff.....fortwerfen...loslassen... hindern ... Wickeln