

Prüfungsfragen

Hängegleiter-Einweisung Startart:

„UL-Schleppstart“

Verhalten in besonderen Fällen
Technik
Luftrecht

Herausgeber:
DHV-Schleppbüro
Oberhausen 35
36129 Gersfeld

Verhalten in besonderen Fällen

1. Die Startlaufstrecke für den Hängegleiterpiloten ist abhängig
 - A: vom Untergrund des Fluggeländes
 - B: vom Gegenwind
 - C: von der Beschleunigung des Schleppflugzeugs
 - D: vom Gerätetyp

2. Welches Luftfahrzeug hebt zuerst beim UL-Schlepp vom Boden ab?
 - A: Beide gleichzeitig, wenn das Schleppflugzeug gut motorisiert ist
 - B: Das Schleppflugzeug
 - C: Der Hängegleiter
 - D: Dies ist situationsabhängig und deshalb auch unterschiedlich

3. Während des Startvorgangs
 - A: versucht der Hängegleiterpilot möglichst tief unter der Flugbahn des Schleppflugzeugs zu fliegen
 - B: sollte der Hängegleiterpilot nach dem Abheben das Schleppflugzeug nur geringfügig übersteigen
 - C: muss der Hängegleiterpilot bei Windstille mit einem langen Startlauf rechnen
 - D: wird der Hängegleiterpilot versuchen, möglichst früh abzuheben, indem er nach ca. 6-8 Schritten eine positive Anstellwinkelveränderung durchführt

4. Während des UL-Schleppvorgangs
 - A: fliegt der UL-Pilot möglichst in dem Geschwindigkeitsbereich des Hängegleiters
 - B: beobachtet der UL-Pilot den Hängegleiter im Spiegel
 - C: ist die Ideallinie unterhalb des Schleppflugzeugs
 - D: ist der Tiefschlepp, ca. 10m bis 20m unterhalb des Schleppflugzeugs, als optimale Position anzusehen

5. Trotz ständigen Ziehens des Steuerbügels übersteigt der Hängegleiter das Schleppflugzeug
 - A: Der Hängegleiterpilot kann durch Anhocken der Beine sein Gewicht noch weiter nach vorne bringen. Er kann so schneller fliegen und das Übersteigen verhindern
 - B: Wenn der Pilot die Höhe nicht wegziehen kann, muss er das Schleppseil ausklinken
 - C: Schon bei geringstem Übersteigen des Schleppflugzeugs muss der Pilot notklinken
 - D: Das Übersteigen kann sicher verhindert werden, wenn mit einem kurzen Schleppseil geschleppt wird

6. Wann klinkt der UL-Schlepppilot das Schleppseil aus?
- A: In einer Notsituation, wenn der Hängegleiterpilot ihn während des Startvorgangs erheblich übersteigt und Gefahr besteht, daß das Schleppflugzeug nicht vom Boden frei kommt
 - B: Wenn der Hängegleiterpilot in geringer Flughöhe (10-20m GND) in einen unkontrollierten Flugzustand gerät
 - C: Immer zum Seilabwurf. Das Landen mit eingehängtem Schleppseil ist nicht gestattet
 - D: Bei einer gefährlichen Annäherung eines anderen Luftfahrzeugs
7. Wie verständigen sich Hängegleiterpilot und UL-Schlepppilot?
- A: Durch Rufkommandos, die in der Flugbetriebsordnung geregelt sind
 - B: Durch vorgeschriebene Armzeichen
 - C: Durch Starthelfer. Diese sind für den UL-Schleppbetrieb in der Flugbetriebsordnung vorgeschrieben
 - D: Durch Armzeichen oder durch Starthelfer
8. Der Hängegleiterpilot ist abflugbereit, welches Zeichen gibt er?
- A: Er streckt den Arm seitlich aus. Passt der Wind und ist der Luftraum frei, nimmt er den ausgestreckten Arm herunter. Dann nimmt er sein Fluggerät auf und die Starthaltung ein
 - B: Er gibt über die vorgeschriebene Funkverbindung das Kommando "Start"
 - C: Er nimmt den seitlich gestreckten Arm herunter, seinen Hängegleiter in Startposition und stemmt sich gegen das Schleppseil, um einen dynamischen Zugkraftaufbau zu erreichen
 - D: Er hebt den seitlich gestreckten Arm nach oben
9. Der UL-Schlepppilot ist abflugbereit. Wie ist sein Verhalten?
- A: Er gibt Vollgas und startet
 - B: Er nimmt den seitlich ausgestreckten Arm erst herunter, wenn der Hängegleiterpilot sein Fluggerät aufgenommen und die Starthaltung eingenommen hat. Dann erst startet er
 - C: Er nimmt den seitlich ausgestreckten Arm herunter und strafft das Schleppseil. Dann startet er, nachdem er sich vergewissert hat, daß der Hängegleiterpilot seine Starthaltung eingenommen hat.
 - D: Er startet, sobald der Hängegleiterpilot sein Gerät in Starthaltung hält

10. Wie wird ein Schleppvorgang am Boden abgebrochen?
- A: Der Hängegleiterpilot ruft mehrmals "Halt Stopp". Dann setzt er den Hängegleiter ab und klinkt das Schleppseil aus
 - B: Der Starthelfer kreuzt mehrmals die Arme über dem Kopf
 - C: Der UL-Schlepppilot stoppt sofort den Schleppvorgang und behält vorerst seine Startposition bei. Er wartet auf die neuen Startkommandos des Hängegleiterpiloten
 - D: Der Hängegleiterpilot setzt seinen Hängegleiter auf der Basis ab. Stoppt das Schleppflugzeug nach diesem Kommando "Halt Stopp" nicht, muss er sofort ausklinken
11. Bei einem Startabbruch während des Anrollens des Schleppflugzeugs
- A: stoppt das Schleppflugzeug und wartet auf der Startbahn
 - B: klinkt der Hängegleiterpilot das Schleppseil sofort aus
 - C: klinkt der UL-Schlepppilot situationsbedingt das Schleppseil aus
 - D: setzt der Hängegleiterpilot sein Fluggerät auf der Basis ab
12. Sie müssten mit ihrem Hängegleiter die Startbahn der Motorflieger in niedriger Höhe überfliegen. Wie verhalten Sie sich richtig?
- A: Nichtmotorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen die Startbahn der Motorflieger überfliegen. Sie haben diesen gegenüber Vorflugrecht
 - B: Das ist nur erlaubt, wenn die Startbahn nicht benutzt wird und der Platzhalter, bzw. der Flugleiter dies genehmigt
 - C: Das Überfliegen ist erlaubt, es darf aber nicht darauf gelandet werden
 - D: Statt Überfliegens der Startbahn sollte der Pilot eine kontrollierte Außenlandung neben der Startbahn mit ausreichendem Abstand durchführen
13. Während der Startphase
- A: steigt der Hängegleiter ca. 20m über das Schleppflugzeug. Nach Erreichen der Sicherheitshöhe (500ft/GND) fliegt der Hängegleiter möglichst auf gleicher Höhe des Schleppflugzeugs
 - B: stemmt sich der Hängegleiterpilot gegen das Schleppseil
 - C: fliegt der Hängegleiter nach dem Abheben geringfügig höher als das UL und behält diese Position auch während des gesamten Schleppts bei
 - D: sollten im Idealfall beide Luftfahrzeuge gleichzeitig abheben
14. Häufige Pilotenfehler beim UL-Schlepp sind
- A: Der Hängegleiterpilot stützt sich auf der Steuerbügelbasis ab, anstatt diese situationsbedingt zu ziehen
 - B: Verspätete Steuerkorrekturen
 - C: zu langer Startlauf
 - D: falsche Starttechniken. Der Hängegleiterpilot darf erst mitlaufen, wenn er den Seilzug nicht mehr halten kann

15. Welche Schleppseillängen werden beim UL-Schlepp benutzt?
- A: Für erfahrene Piloten sollte die Seillänge mindestens 80 m betragen
 - B: Für Schleppanfänger sollte mit einem kürzeren Seil geschult werden. Die Seillänge sollte nicht mehr als 40 m bis 50 m betragen
 - C: Erfahrene Piloten benutzen meist kurze Schleppseile mit ca.60 m. Schleppanfänger benutzen Seillängen zwischen 60 m und 80m
 - D: Bei Stahlseilen beträgt die zugelassene Länge zwischen 60 m und 80 m, bei Kunststoffseilen wegen der Elastizität 30 m - 50m
16. Was muss der Hängegleiterpilot beim UL-Schlepp mit einem 60m Schleppseil beachten?
- A: Gegenüber dem 80 m Schleppseil gibt es keinen Unterschied
 - B: Er muss exakt hinter dem Schleppflugzeug herfliegen, damit der Winkel zwischen Schleppseil und Flugbahn des Schleppflugzeugs nicht zu groß wird
 - C: Ein Unterfliegen der UL-Flugbahn kann ihn in den Turbulenzbereich der Wirbelschleppen bringen
 - D: Das Schleppseil hat eine geringere Elastizität als ein vergleichbares 70 m oder 80 m Schleppseil
17. Bei Starts mit Seitenwind
- A: dreht der Hängegleiterpilot sein Fluggerät in den Wind. Während des Startlaufs dreht der Hängegleiter mit zunehmender Geschwindigkeit in die Seilzugrichtung
 - B: sollte die Seitenwindkomponente nicht größer als 45 Grad sein
 - C: ist die Startlaufstrecke länger als bei Gegenwind
 - D: lässt der Hängegleiterpilot den luvseitigen Flügel leicht hängen
18. Die Startstreckenlänge des Schleppflugzeugs ist u.a. abhängig von
- A: dem Untergrund der Startbahn
 - B: der Windrichtung und der Windstärke
 - C: der Motorleistung des Schleppflugzeugs
 - D: der Luftdichte
19. Die Wirbelschleppen des Schleppflugzeugs
- A: bilden sich direkt hinter dem UL und verwirbeln den Luftraum. Die Verwirbelungen können sich oberhalb wie auch unterhalb der Flugbahn des UL s ausbilden
 - B: entstehen vorwiegend an den Flügelrändern in Folge des Druckausgleichs. Sie bilden Turbulenzen unterhalb der Flugbahn des UL's
 - C: spürt der Hängegleiterpilot nicht, wenn er seinen Flugweg leicht über dem des Schleppflugzeugs wählt
 - D: sind von der Geschwindigkeit und der Flächengröße des Schleppflugzeugs abhängig

20. Wie erfolgt der Ausklinkvorgang ?

- A: Der Hängegleiterpilot klinkt ohne Zeichengebung das Schleppseil aus
- B: Der Hängegleiterpilot gibt das Winkzeichen zum Ausklinken. Der UL-Schlepppilot nimmt das Gas zurück und beobachtet den Ausklinkvorgang im Rückspiegel
- C: Nach dem Ausklinken des Hängegleiters dreht das Schleppflugzeug üblicherweise nach links querab und geht in den Sinkflug
- D: Nach dem Ausklinken des Hängegleiters dreht das Schleppflugzeug üblicherweise nach rechts querab und geht in den Sinkflug

21. Die richtige Höhe relativ zum Schleppflugzeug ist dann gegeben,

- A: wenn der Hängegleiterpilot senkrecht in Zugrichtung des Schleppflugzeugs fliegt
- B: wenn der Hängegleiterpilot über das UL peilt und dessen Turm- und Nasenspitze fluchten (maximale Überhöhung)
- C: wenn der Hängegleiter leicht unterhalb des Flugwegs vom UL fliegt
- D: wenn der Hängegleiterpilot auf dem Flugweg des Schleppflugzeugs oder leicht darüber fliegt

22. Die Steuerbewegungen während des UL-Schlepps

- A: müssen rechtzeitig und dosiert erfolgen
- B: müssen vorausschauend erfolgen, d.h., der Hängegleiterpilot muss ständig das Schleppflugzeug beobachten und seine Steuerbewegungen frühzeitig anpassen
- C: müssen zeitverzögert und gedämpft erfolgen, um einen möglichst geradlinigen Flugweg zu erzielen
- D: sind besonders bei den Richtungskorrekturen größer als beim Windschlepp. Steuerbewegungen um die Querachse benötigen einen geringeren Kraftaufwand wegen des kleineren Anstellwinkels

23. Der UL-Schlepppilot fliegt während des Schlepps

- A: im Geschwindigkeitsbereich zwischen dem besten Gleiten und dem geringsten Sinken des Hängegleiters
- B: häufig im Langsamflugbereich des UL's
- C: bei unruhigen Wetterverhältnissen etwas schneller als bei ruhigen Wetterlagen
- D: ungefähr 10km/h unter der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit

24. Der Hängegleiterpilot muss beim Kurvenflug

- A: versuchen, möglichst die Kurven außen zu fliegen
- B: versuchen, möglichst die Kurven nach innen zu schneiden
- C: versuchen, möglichst dem Flugweg des Schleppflugzeugs zu folgen
- D: die Kurven eher im Kurveninnenbereich als außen zu fliegen

25. Ist der Hängegleiter während des Schlepps im Kurvenflug zu hoch,
- A: sollt der Hängegleiterpilot die Kurve mit einem größeren Radius fliegen
 - B: sollte der Hängegleiterpilot die Kurve etwas enger und auch etwas schneller fliegen
 - C: sollte der UL-Schlepppilot den Hängegleiter ausklinken
 - D: besteht die Gefahr, daß die Sollbruchstelle durch die stetig anwachsende Seilzugbelastung reißt, wenn nicht rechtzeitig geklinkt wird
26. Schaukelt sich der Hängegleiter während des Schlepps auf,
- A: fliegt der Hängegleiterpilot wie beim Windenschlepp langsamer
 - B: muss der Hängegleiterpilot besonders darauf achten, dass er den Körper ruhig und gestreckt hält und mit kurzen, dosierten Impulsen gegensteuert. Zu große Bewegungen führen zum Übersteuern
 - C: sollte der Pilot eine andere Stellung seiner variablen Geometrie versuchen (z.B. mehr oder weniger spannen)
 - D: sollte der UL-Schlepppilot geradeaus weiterschleppen
27. Während des Schlepps entsteht ein Seildurchhang. Wie verhält sich der Hängegleiterpilot?
- A: Er fliegt eine kurze Links- und Rechtskurve um die Flugstrecke zu kompensieren
 - B: Er wartet bis der Seildurchhang sich wieder reguliert hat, steuert aber nicht aktiv
 - C: Er fliegt kurzzeitig etwas langsamer und beschleunigt dosiert kurz vor dem Seilstraffen
 - D: Er richtet sich in seinem Gurtzeug auf, um mehr Widerstand zu erzeugen
28. Nach einem mißglückten Start (Sollbruchstellenriss in 3 m GND)
- A: ist die Landung auf den Steuerbügelrädern einer stehenden Landung aus Sicherheitsgründen vorzuziehen
 - B muss das Schleppflugzeug weiter rollen, bzw. durchstarten, um eine Kollision mit dem rollenden Hängegleiter zu vermeiden
 - C: sollte die Sollbruchstelle ausgewechselt werden
 - D: bricht das Schleppflugzeug den Rollvorgang ab und wartet auf der Startbahn
29. Der UL-Schlepppilot klinkt den Hängegleiter aus,
- A: wenn er bereits während des Startvorgangs stark vom Hängegleiter überstiegen wird
 - B: wenn er vor einem Hindernis nach dem Start zu niedrig ist und Gefahr der Hindernisberührung besteht
 - C: wenn er während des Schlepps einen Motordefekt hat
 - D: wenn er den Schlepp beendet hat

30. Der UL-Schlepppilot klinkt den Hängegleiter aus,
- A: wenn die vereinbarte Ausklinkhöhe erreicht wurde
 - B: wenn der Hängegleiterpilot ihm das dafür vorgeschriebene Winkzeichen gibt
 - C: wenn sich der Hängegleiterpilot in einer unkontrollierten Fluglage befindet
 - D: wenn sich ein anderes Luftfahrzeug dem Schleppverband gefährlich nähert
31. Der UL-Schlepppilot hat das Schleppseil ausgeklinkt. Es hängt noch am Hängegleiterpiloten. Wie ist das Verhalten?
- A: Der UL-Pilot dreht wenn möglich, wie üblich, rechts ab
 - B: Der Hängegleiterpilot sollte bei ausreichender Flughöhe das Schleppseil mit der Hand einholen und zurückfliegen. Wichtig ist, daß er das eingeholte Schleppseil ausklinkt und rechtzeitig abwirft
 - C: Der Hängegleiterpilot verhält sich wie bei einem Sollbruchstellenriss
 - D: Der UL-Pilot fliegt den vorgeschriebenen Landeanflug. Er hat gegenüber dem landenden Hängegleiter Vorflugrecht
32. Dürfen Schleppflugzeuge mit eingehängtem Schleppseil landen?
- A: Nein, ein Schleppseil muss immer nach dem Schlepp auf einer dafür vorgesehenen Stelle abgeworfen werden
 - B: Ja, wenn keine Hindernisse im Landebereich sind und keine Personen oder Häuser überflogen werden.
 - C: Ja, wenn sichergestellt ist, daß eine Berührung mit Hindernissen ausgeschlossen ist und der Landeplatz dafür geeignet ist
 - D: Ja, wenn der UL-Schlepppilot dafür eine besondere Einweisung erhalten hat
33. Verhängt sich das Schleppseilende des Schleppflugzeugs während des Landeanflugs an einem Hindernis,
- A: reißt immer und zuverlässig die 1000 N-Sollbruchstelle
 - B: kann das Schleppflugzeug im ungünstigsten Fall abstürzen
 - C: soll die 1000 N-Sollbruchstelle reißen und so einen Landeunfall verhindern
 - D: reißt durch die Masse des Schleppflugzeugs das Schleppseil
34. Fliegt der Hängegleiterpilot die Kurve während des Schleppts zu eng, -
- A: nimmt der Seilzug bei gleicher Bügelstellung zu
 - B: nimmt der Seilzug bei gleicher Bügelstellung ab
 - C: entsteht Seildurchhang
 - D: steigt das Schleppflugzeug schlechter

35. Fliegt ein Hängegleiterpilot während des Schlepps eine Kurve mit größerem Kurvenradius als das Schleppflugzeug,
- A: wächst die Kurvenbelastung und der Seilzug wird größer
 - B: erhöht sich die Geschwindigkeit des Hängegleiters
 - C: verringert sich die Geschwindigkeit
 - D: verringert sich die Fliehkraft
36. Welche Geschwindigkeit sollte ein UL-schlepptauglicher Hängegleiter erreichen?
- A: Die Mindestgeschwindigkeit des Schleppflugzeugs
 - B: Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit des Schleppflugzeugs
 - C: Die sichere Geschwindigkeit des Schleppflugzeugs beim Schlepp
 - D: Die in der Betriebsanleitung angegebene Höchstgeschwindigkeit des Hängegleiters sollte mindestens 70 km/h betragen
37. Worin liegen die Vorteile des UL-Schlepps im Vergleich zum Windschlepp?
- A: Es gibt keine wesentlichen Vorteile
 - B: Der Hängegleiter fliegt im UL-Schlepp mit kleinerem Anstellwinkel. Bei einem Seilriss besteht kaum Gefahr für den Piloten
 - C: Die Thermik kann direkt angefliegen werden. Winden stehen oft am "verkehrten" Ort
 - D: Die Flächenbelastung beim UL-Schlepp ist geringer als beim Windschlepp. Der Umklindruck entfällt
38. Gurtzeugschleppsysteme
- A: unterstützen die vom Hängegleiterpiloten ausgeführten Steuerbewegungen
 - B: sind für den UL-Schlepp nicht geeignet
 - C: sind Schleppsysteme, die direkt am Gurtzeug des Piloten befestigt sind
 - D: gibt es als Spreizrohrklinken oder als Seilklinken für den UL-Schlepp
39. Beim Verlassen eines Aufwindfeldes taucht das Schleppflugzeug ab, während der Hängegleiter noch im Steigen fliegt
- A: Das ist unproblematisch, da der gleiche Höhenverlust nach wenigen Sekunden auch den Hängegleiter treffen wird
 - B: Der Hängegleiterpilot sollte bei ausreichender Flughöhe und brauchbaren Steigwerten noch im Steigen ausklinken und den Aufwind ausnutzen
 - C: Der Hängegleiterpilot muss in dieser Situation sofort das Schleppseil ausklinken
 - D: Sobald der Hängegleiterpilot das Schleppflugzeug abtauchen sieht, muss er zügig Fahrt erhöhen, um dem UL-Piloten bei entspanntem Seil das Steigen zu erleichtern

40. Was muss der Hängegleiterpilot beim Riss einer Sollbruchstelle während des Schlepps beachten?

- A: Er muss zuerst sein Fluggerät stabilisieren. Dann zieht er je nach Flughöhe das Schleppseil mit der Hand ein oder klinkt es sofort aus. Auf keinen Fall landet er mit eingeklinktem Schleppseil
- B: Er fliegt mit dem restlichen Schleppseil zurück zum Flugplatz und landet
- C: In Bodennähe klinkt er sofort das Schleppseil aus
- D: Beim Riss der schwächeren Sollbruchstelle darf der Hängegleiterpilot bedenkenlos mit dem kurzen Stück Seil landen. Er darf nur keine Menschenansammlungen in geringer Höhe überfliegen

Technik

1. Die Schleppklinke des Ultraleichtflugzeugs
 - A: ist immer hinter der Propellernabe (vom Hängegleiterpiloten aus gesehen montiert)
 - B: ist je nach Bauart der Klinke, vor oder hinter der Propellernabe angebracht
 - C: wird vom Beauftragten für das jeweilige Schleppflugzeug geprüft
 - D: muss vom Pilotensitz aus leicht erreichbar sein

2. Technische Voraussetzungen für eine UL-Schleppklinke sind u.a.
 - A: eine kraftarme Auslösemöglichkeit in jeder Betriebssituation
 - B: 3500 N Nennbruchlast in Zugrichtung gemessen
 - C: Musterprüfung und Musterzulassung in Verbindung mit dem Ultraleichtflugzeug
 - D: doppelte Auslösemöglichkeit

3. UL-Schleppklinken
 - A: werden mustergeprüft. Dabei werden Seilwinkel bis zu 45 Grad geprüft, gemessen zur Horizontalen
 - B: werden mit dem Ultraleichtflugzeug mustergeprüft. Dabei werden Seilwinkel bis zu 90 Grad geprüft, gemessen zur Propellerachse
 - C: unterliegen nicht der Musterprüfungspflicht
 - D: werden mit einer Nennbruchlast von 1500 N in Zugrichtung geprüft

4. Mit welcher Zugbelastung werden UL-Schleppklinken geprüft?
 - A: Mit 2500N
 - B: Mit 1500N
 - C: Mit 300N
 - D: Mit 2000 N, entsprechend der Nennbruchlast des Schleppseils

5. Das UL-Schleppseil
 - A: besteht aus elastischem Polyesterseil
 - B: besteht im vorderen Teil, vom Hängegleiterpiloten aus gesehen, aus Stahlseil
 - C: besteht im vorderen Teil, vom Hängegleiterpiloten aus gesehen, aus dehnungsarmem Seil (mindestens 2m Länge)
 - D: ist in seiner Zusammenstellung nicht vorgeschrieben. Es muss jedoch einer Mindestnennbruchlast von 2000 N genügen

6. Das UL-Schleppseil

- A: besteht aus einem dehnungsarmen und einem elastischen Seilstück. Dazwischen ist die schwächere Sollbruchstelle eingebaut
- B: muss eine Mindestfestigkeit von 2000 N aufweisen.
- C: besteht aus einem dehnungsarmen Seil, einer Sollbruchstelle, einem Seilfallschirm und einem Stahlseil
- D: besteht aus einem dehnungsarmen Seil, einer Sollbruchstelle, einem Seilfallschirm und einer Einhängeschlaufe für das UL

7. Das UL-Schleppseil

- A: ist am Ende des dehnungsarmen Seils mit der schwächeren Sollbruchstelle ausgestattet
- B: muss eine Mindestzugbelastung von 3000 N aushalten. Es müssen zwei Sollbruchstellen eingebaut sein
- C: besteht aus dehnungsarmem Seil mit Einhängeschlaufe und einer 800 N bis max. 1000 N Sollbruchstelle (HG-seitig);
- D: besteht aus leicht elastischem Seil und einer 1000 N bis maximal 1200 N Sollbruchstelle (UL-seitig). Ein Seilfallschirm kann verwendet werden

8. Was können die Ursachen von Sollbruchstellenrissen sein?

- A: Überlastungen während des Schlepps
- B: Langzeitbelastungen
- C: UV-Bestrahlung
- D: Verwendung von ausschließlich dehnungsarmem Seilmaterialien

9. Übliche Schleppseillängen sind:

- A: 30 m bis 40 m für Piloten mit unbeschränktem Luftfahrerschein
- B: 60 m bis 80 m für die UL-Schleppschulung
- C: 90 m bis maximal 110 m
- D: 60 m für geübte Piloten

10. Bei Verwendung eines kurzen Schleppseils (50 m)

- A: folgt der Hängegleiter dem Schleppflugzeug in kürzerem Zeitabstand durch die Thermik
- B: ist die Elastizität größer und die Böendämpfung besser als bei einem langen Schleppseil
- C: muss der Hängegleiterpilot präzise hinter dem Schleppflugzeug herfliegen. Schleppanfänger sollten deshalb mit einem längeren Schleppseil ihre ersten Schlepps durchführen
- D: wird der Hängegleiter besser im Schleppzug geführt. Der Pilot muss dadurch weniger steuern

11. Der Seilfallschirm im Schleppseil

- A: hat die Aufgabe, beim Seilabwurf das Schleppseil zu strecken und einen geordneten geradlinigen Abwurf zu ermöglichen
- B: verhindert beim Seilabwurf ein Verheddern des Schleppseils
- C: soll das Schleppseil auch nach dem Ausklinken durch den Hängegleiter strecken, um eine Berührung mit dem Propeller zu verhindern
- D: hat u.a. eine signalisierende Wirkung. Er warnt andere Luftverkehrsteilnehmer vor dem Schleppseil

12. Der Seilfallschirm

- A: ist ein Rundkappenschirm, dessen Größe mindestens 1,5 qm beträgt
- B: ist beim UL-Schlepp nicht zwingend vorgeschrieben
- C: muss nur benutzt werden, wenn das Schleppflugzeug das Schleppseil abwirft
- D: dient als Abstieghilfe für das Schleppflugzeug. Die Flächengröße des Seilfallschirms ist für das UL-Muster vorgeschrieben und variiert zwischen 1,5 qm bis 2,8 qm, je nach Gerätetyp

13. Der Seilfallschirm

- A: muss mit ausreichendem Abstand zum Hängegleiterpiloten montiert werden, um auch im ungünstigsten Falle eine Kollision damit auszuschließen
- B: muss mindestens 3 m vom geschleppten Hängegleiterpiloten entfernt angebracht werden. Dieser Abstand ist als Mindestabstand in den Bauvorschriften vorgegeben
- C: darf den Piloten beim Schlepp nicht behindern
- D: dämpft bei lockerem Schleppseil die Anzugsbeschleunigung

15. Eine Sollbruchstelle verhindert zuverlässig eine Überlastung des Schleppverbands

- A: Es kann jede geeignete Sollbruchstelle benutzt werden, wenn die Soll-Bruchfestigkeit gegeben ist
- B: Sollbruchstellen müssen vom LBA geprüft sein
- C: Es dürfen nur die vom DHV/DULV geprüften Sollbruchstellen mit den vorgeschriebenen Bruchfestigkeiten verwendet werden
- D: Es dürfen alle Sollbruchstellen aus Aluminium oder Kunststoffseilen verwendet werden, wenn sie eine Nennbruchlast von 800 N bzw. 1000N aufweisen

16. Die Geschwindigkeit während des UL-Schlepps in ruhiger Luftmasse

- A: beträgt je nach Schleppflugzeug ca. 50 km/h bis 75 km/h
- B: liegt zwischen 30 km/h und 40 km/h
- C: sollte für Hängegleiter nicht höher als 45 km/h und bei Gleitsegel nicht höher als 30 km/h sein
- D: liegt im Bereich der Stall-Geschwindigkeit des Schleppflugzeugs

17. UL-Schlepp geeignete Hängegleiter

- A: sind Doppelsegelgeräte und Starrflügel mit hohem Geschwindigkeitsbereich
- B: haben einen ausreichend großen Geschwindigkeitsbereich. Sie müssen auch bei erhöhter Schleppgeschwindigkeit noch kontrolliert steuerbar und kursstabil fliegen
- C: sind meist Doppelsegelgeräte, die möglichst keine Tendenz zum Gieren beim Schnellflug aufweisen sollten
- D: müssen den Eignungsnachweis in der Betriebsanleitung vermerkt haben

18. Einfachsegel-Hängegleiter

- A: sind richtungsstabiler als Doppelsegelgeräte durch ihre geringere Streckung und die größere Pfeilung. Sie sind nur bedingt UL-Schlepptauglich
- B: können auch für den UL-Schlepp geeignet sein, wenn ihr Geschwindigkeitsbereich dafür ausreichend groß ist und das Schleppflugzeug langsam genug ist
- C: werden in der UL-Schleppstartausbildung mit einer „UL-Schlepphilfe“ ausgestattet
- D: sind zum UL-Schlepp absolut ungeeignet

19. Die Fluginstrumente befestigt der Hängegleiterpilot beim UL-Schlepp

- A: im Sichtbereich auf der Steuerbügelbasis
- B: im Sichtbereich am Steuerbügelseitenrohr
- C: nicht auf der Steuerbügelbasis. Sie könnten vom Schleppseil abgerissen werden
- D: üblicherweise an der rechten Trapezecke

20. Übersteigt der Hängegleiter das Schleppflugzeug,

- A: öffnet die Schleppklinke des Schleppflugzeugs bei einem Seilwinkel von mehr als 45 Grad automatisch und gibt das Schleppseil frei
- B: besteht Gefahr für den Hängegleiterpiloten
- C: wird die Zugbelastung am Hängegleiter größer
- D: besteht in Bodennähe Gefahr für den UL-Pilot

21. Warum besteht das mindestens 2 m lange Vorseil aus dehnungsarmem Seilmaterial?

- A: Damit das gesamte Schleppseil nicht zu elastisch wird
- B: Das Aufschaukeln, das bei vollelastischen Schleppseilen auftritt, wird so sicher verhindert
- C: Es schützt den Piloten im Falle eines Sollbruchstellenrisses vor Verletzungen durch die zurückschnellende, defekte Sollbruchstelle
- D: Nicht die ersten 2 m des Schleppseils bestehen aus dehnungsarmem Material, sondern das letzte, längere Seilstück zwischen Seilfallschirm und Schleppflugzeug

22. Was sind die Vorteile eines langen Schleppseils (> 70m)?

- A: Es gibt keine Vorteile. Je kürzer das Schleppseil ist, umso einfacher und problemloser ist der UL-Schlepp. Kürzere Schleppseile sind für Schleppanfänger in der Ausbildung üblich (ca. 50 m Länge sind optimal)
- B: Lange Schleppseile werden nur für den Doppelsitzerschlepp verwendet
- C: Eine vom Schleppflugzeug durchflogene Turbulenz wird vom Hängegleiter mit einem längeren Schleppseil später durchflogen als mit einem kurzen Schleppseil
- D: Es ist für Schleppanfänger und für Piloten, die nur gelegentlich geschleppt werden, einfacher damit geschleppt zu werden. Fehler, wie verspätete Steuerreaktionen, lassen sich meist noch korrigieren

23. Das UL-Schleppseil

- A: hat einen Durchmesser von ca.6 mm und eine Mindestbruchlast von 300 kg
- B: darf keine schweren Bauteile wie z.B. Stahlösen etc. enthalten die beim Herabfallen Personen oder Sachen beschädigen könnten
- C: hat einen Durchmesser von ca. 4 mm und eine Mindestbruchlast von 2000 N
- D: ist an beiden Enden mit Metallringen an den Einhängeösen versehen

24. Der Seilfallschirm

- A: sollte einen Durchmesser von etwa 1 m aufweisen
- B: sollte gut sichtbar und so bemessen sein, daß er im geöffneten Zustand das Schleppseil leicht streckt
- C: öffnet sich bei Entlastung des Schleppseils
- D: unterliegt einem größeren Verschleiß, wenn der UL-Pilot ständig mit eingehängtem Schleppseil landet

25. Welche Sollbruchstellen werden beim UL-Schlepp benutzt ?

- A: Es dürfen alle Arten von Sollbruchstellen eingesetzt werden, wenn sie die geforderten Bruchlastwerte erfüllen (800 N und 1000 N)
- B: Alle vom DHV oder DULV anerkannten Sollbruchstellen, mit den für den UL-Schlepp geforderten Bruchlastwerten
- C: Sollbruchstellen werden nur während der Schulung eingesetzt. Ein geübter Schleppilot benötigt keine Sollbruchstellen mehr
- D: Es werden meist Sollbruchstellen aus Kunststoffseilen benutzt. Sie lösen die herkömmlichen Alustreifen immer mehr ab, da sie wesentlich preiswerter sind und die Montage einfacher ist

26. Warum darf der Seilfallschirm nicht zu dicht pilotenseits montiert werden?
- A: Die Verwirbelungen des Seilfallschirms beeinflussen die Flugeigenschaften des Hängegleiters wesentlich
 - B: Bei einer Seilentlastung könnte der Hängegleiterpilot in den geöffneten Schirm fliegen
 - C: Der Seilfallschirm kann bei einer Seilentlastung die Flugsicht des Hängegleiterpiloten behindern
 - D: Der Seildurchhang zwischen Schleppflugzeug und Seilfallschirm wäre zu groß. Dies würde sich negativ beim Sinkflug des Schleppflugzeugs auswirken
27. Welche Sollbruchstelle soll bei einer Verhängung des Schleppseils mit Hindernissen einen Unfall des UL-Schleppiloten verhindern ?
- A: Die 800/1000 N Sollbruchstelle HG-seitig
 - B: Die 1000/1200 N Sollbruchstelle UL-seitig
 - C: Die 1000 N Sollbruchstelle am Seilfallschirm
 - D: Keine spezielle Sollbruchstelle ist dafür vorgeschrieben. Das Schleppseil reißt bei 2000N
28. Welche Sicherheitsmaßnahmen sind für die sichere Durchführung des UL-Schlepps vorgeschrieben?
- A: Die 800/1000 N Sollbruchstelle dient als Überlastungsschutz während des Schlepps
 - B: Die 1000/1200 N Sollbruchstelle dient als Schutzmaßnahme für das Schlepp-UL bei Schleppseilverhängungen an Hindernissen
 - C: Räder an der Steuerbügelbasis des Hängegleiters. Sie schützen den Piloten bei einem Fehlstart
 - D: Die 1500 N Sollbruchstelle als Schutzmaßnahme für den Hängegleiterpiloten und den UL-Piloten
29. Das Schleppseil muss ausgewechselt werden,
- A: nach 200 Schleppstarts oder bei erkennbaren Schäden
 - B: wenn das Schleppseil beschädigt oder verschlissen ist
 - C: wenn damit 500 Starts oder mehr als 12 Monate geschleppt wurden. Es ist dann nicht mehr die geforderte Bruchlast und Elastizität gegeben
 - D: wenn es bei Bruchlastversuchen 20% unter der geforderten Mindestbruchlast liegt

30. Zu den Pilotenschutzmaßnahmen zählen

- A: z.B. ein dehnungsarmes Seilstück im Schleppseil, mit einer Mindestlänge von 2 Metern, damit wird der Pilot bei einem Sollbruchstellenriss geschützt
- B: die vorgeschriebenen Sollbruchstellen im Schleppseil
- C: ein Flugfunkgerät, Rettungsgerät und Rettungsschnur
- D: Steuerbügelräder oder vergleichbare Vorrichtungen

31. Im UL-Schlepp verwendete Hängegleiterklinken

- A: dürfen nicht nachgebaut werden. Auch wenn sie in allen Details einem Modell mit Musterprüfung entsprechen, haben nachgebaute Einzelstücke keine Musterzulassung
- B: können auch Doppelklinken sein, wie sie beim Windschlepp benutzt werden. Die Tauglichkeit als UL-Schleppklinke muss nachgewiesen sein
- C: benötigen eine Musterzulassung für den UL-Schlepp
- D: verringern die Gierneigung des geschleppten Hängegleiters, wenn der Angriffspunkt des Schleppseils vor dem Körper des Piloten liegt. Dies ist bei Seil- und Gurtbandklinken der Fall

Luftrecht

1. Was sind die Anforderungen für die „UL-Schleppstart“-Einweisung für Hängegleiterpiloten?
 - A: Der Pilot kann erst nach der abgeschlossenen Luftfahrerscheinausbildung mit der Einweisung „UL-Schleppstart“ beginnen
 - B: Es sind mindestens 10 UL-Schlepps sowie eine Theorieausbildung mit flugschulinterner Prüfung erforderlich
 - C: Es sind mindestens 20 UL-Schleppstarts und 10 Startleitertätigkeiten sowie eine Theorie- und Praxisprüfung vor einem DHV-Prüfer zu absolvieren
 - D: Es sind mindestens 20 UL-Schleppstarts, 10 Startleitertätigkeiten, Theorieausbildung und eine flugschulinterne Prüfung durchzuführen

2. Ein HG-Flugschüler möchte seine komplette Ausbildung ausschließlich in der Startart „UL-Schleppstart“ durchführen. Welcher Ausbildungsweg ist richtig?
 - A: Die Hängegleiterausbildung setzt grundsätzlich die Hangstart-Grundausbildung voraus
 - B: Mindestens 5 doppelsitzige Flüge (UL-Schleppstarts) mit Fluglehrer. Alle weiteren Alleinflüge können dann an der Winde durchgeführt werden
 - C: Mindestens 10 doppelsitzige Flüge (UL-Schleppstarts) mit Fluglehrer, dann je nach Könnensstand weitere Höhen- und Alleinflüge bis zur Prüfungsreife
 - D: keine Antwort ist richtig

3. Ein Pilot mit „UL-Schleppstart“-Einweisung möchte mit seinem Hängegleiter auch Windschleppstarts durchführen.
 - A: Er besitzt bereits eine Schleppeinweisung und benötigt deshalb keine weitere Einweisung
 - B: Wenn der Hängegleiter schlepptauglich ist, darf er auch Windschleppstarts durchführen
 - C: Er benötigt eine Einweisung in die Startart „Winden-Schleppstart“
 - D: Antworten A und B sind richtig

4. UL-Schleppbetrieb
 - A: findet auf Fluggeländen oder Flugplätzen statt, die für den UL-Schlepp mit Luftsportgeräten behördlich zugelassen sind
 - B: findet ausschließlich auf UL-Sonderlandeplätzen statt
 - C: darf auf allen Windschleppgeländen durchgeführt werden
 - D: wird vom DHV auch auf Flugplätzen zugelassen

5. Ein Pilot möchte mit seinem Höhenflugausweis auf einem Flugplatz ohne Fluglehreraufsicht geschleppt werden. Was muss er beachten?
 - A: Er muss von seinem Fluglehrer auf diesem Gelände eingewiesen sein
 - B: Die Einweisung „UL-Schleppstart“ muss abgeschlossen sein
 - C: Er muss das beschränkt gültige Flugfunkzeugnis besitzen (BZF)
 - D: Antworten A und B sind richtig

6. Der Schleppbetrieb findet auf einem Flugplatz statt. Gestartet wird auf der Grasbahn 10. Wo befindet sich die Startstelle?
- A: am östlichen Ende der Startbahn
 - B: am westlichen Ende der Startbahn
 - C: am Rollhalteort
 - D: am Taxiway 10
7. Die gelbe Rundumleuchte blinkt während eines Schleppvorgangs. Was bedeutet dies für andere Luftverkehrsteilnehmer?
- A: Achtung Windschlepp! Keine Starts und Landungen von motorisierten LFZ in unmittelbarer Nähe der Schleppstrecke
 - B: Für über der Schleppstrecke fliegende LFZ: sofort Schleppstrecke freimachen
 - C: Luftraum und Schleppvorgang beobachten und ggf. ausweichen
 - D: Alle Antworten sind richtig
8. Bei einem Seilriss klinkt der HG-Pilot das Schleppseil aus. Es wird durch den Seitenwind auf eine Straße abgetrieben. Dadurch wird ein Verkehrsunfall verursacht. Wer haftet für den Schaden?
- A: Der UL-Schlepppilot mit seiner Haftpflicht-Versicherung
 - B: Jeder der am Unfall Beteiligten mit dessen Haftpflichtversicherung
 - C: Der HG-Pilot mit seiner Halter-Haftpflichtversicherung
 - D: Keiner, ein Seilriss ist „höhere Gewalt“, dafür haftet keine Versicherung
9. In der Luftfahrt werden alle Zeitangaben, auch die in den Startkladden auf Flugplätzen, in
- A: UTC Zeit angegeben
 - B: Local time angegeben
 - C: MESZ angegeben
 - D: MEZ angegeben
10. Wenn auf einem Segelfluggelände UL-Schlepp mit Hängegleitern stattfinden soll,
- A: genügt die Zustimmung des Platzhalters
 - B: erteilt der DHV die Erlaubnis nach §25 LuftVG
 - C: erteilt die zuständige Luftfahrtbehörde die Genehmigung
 - D: bedarf es keiner weiteren luftrechtlichen Erlaubnisse
11. UL-Schleppgelände
- A: sind zulassungsfrei. Eine Erlaubnis der Luftfahrtbehörde muss nur eingeholt werden, wenn der Abstand zu einem Flughafen geringer als 5 km ist
 - B: müssen luftrechtlich zugelassen sein
 - C: werden vom DHV als Beauftragter nach §31c LuftVG zugelassen
 - D: werden vom DULV und dem DAeC zugelassen

12. Ab welcher Tageszeit darf frühestens UL-Schleppbetrieb durchgeführt werden (wenn keine anderen betrieblichen Regelungen vorliegen)?
- A: Ab 8:00 UTC darf geschleppt werden
 - B: Ab SR (Sonnenaufgang) darf geschleppt werden
 - C: Ab SR (Sonnenaufgang) + 30 darf geschleppt werden
 - D: Die Zeiten werden von den einzelnen Bundesländern festgelegt
13. Bis zu welcher Tageszeit muss der letzte UL-Schlepp erfolgt sein? (wenn keine anderen betrieblichen Regelungen vorliegen)
- A: Bis zum Einbruch der Dämmerung darf geschleppt werden
 - B: Reicht die Beleuchtung aus, darf auch bei Vollmond geschleppt werden
 - C: Es gibt keine gesetzliche Vorschrift für Luftsportgeräte
 - D: Es muss sichergestellt sein, dass die Landung des geschleppten Hängegleiters bis zum Sonnenuntergang (SS) erfolgt ist
14. Muss ein Rettungsgerät beim UL-Schlepp mitgeführt werden?
- A: Ja, es ist in der Flugbetriebsordnung (FBO) vorgeschrieben
 - B: Nein
 - C: Es ist nicht vorgeschrieben, aber empfohlen und sinnvoll
 - D: Antworten B und C sind richtig
15. Der UL-Schlepppilot meldet: „rechter Gegenanflug 28“
Wo befindet sich das Schleppflugzeug zum Zeitpunkt der Funkmeldung?
- A: südlich der Landebahn
 - B: nördlich der Landebahn
 - C: westlich der Landebahn
 - D: östlich der Landebahn
16. Ein meldepflichtiger Flugunfall liegt vor, wenn
- A: ein Arm verstaucht ist
 - B: die Nase gebrochen ist
 - C: das Becken gebrochen ist
 - D: Schürfwunden bei einem Fehlstart entstanden sind
17. Bei einem meldepflichtigen Flugunfall sind u. a. folgende Daten festzuhalten:
- A: Name und Anschrift des Verunfallten
 - B: Art und Nummer der Fluglizenz sowie Gerätetyp und Zulassungsnummer des Fluggeräts (Plaketten-Angaben)
 - C: Schadenshöhe
 - D: Antworten A bis C sind richtig

18. Flugunfälle und Störungen sind meldepflichtig. Bei welcher Stelle muss ein schwerer Flugunfall mit einem Hängegleiter gemeldet werden?
- A: Bei der zuständigen Polizeidienststelle
 - B: Unfalluntersuchungsstelle (BFU)
 - C: Beim Deutscher Hängegleiterverband (DHV)
 - D: Antworten A und C sind richtig
19. Für welche Schleppgeräte ist eine Musterprüfung vorgeschrieben?
- A: Für das Schleppflugzeug
 - B: Für die Schleppklinken
 - C: Für den Hängegleiter
 - D: Antworten A, B und C sind richtig
20. Ein Pilot mit Passagierflugberechtigung und „UL-Schleppstart“-Einweisung möchte die Passagier-Einweisung erwerben
- A: Er muss theoretisch und praktisch durch einen Fluglehrer mit dem doppelsitzigen UL-Schlepp vertraut gemacht werden
 - B: Er benötigt eine praktische Einweisung von mindestens 10 doppelsitzigen UL-Schlepps
 - C: Die Einweisung wird im Luftfahrerschein eingetragen
 - D: Antworten A, B und C sind richtig
21. UL-Schleppbetrieb
- A: Am Hängegleiter müssen Steuerbügelräder oder vergleichbare Vorrichtungen angebracht sein
 - B: Es dürfen nur Schleppklinken, die für den UL-Schlepp zugelassen sind, verwendet werden
 - C: Das Schleppseil muss den Vorschriften des DULV entsprechen
 - D: Antworten A-C sind richtig
22. Wo ist der Schleppbetrieb geregelt?
- A: In der Flugbetriebsordnung für HG und GS (FBO)
 - B: In der Ultraleichtflugbetriebsordnung (UBO)
 - C: In der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV)
 - D: Antworten A und B sind richtig
23. Wer ist für den gesamten Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Mischflugbetrieb der Verantwortliche?
- A: Der Startleiter Segelflug oder ein anderer beauftragter Startleiter
 - B: Der Startleiter für HG und GS
 - C: Der Flugleiter oder der Beauftragte für Luftaufsicht (BfL)
 - D: Der Flugplatzbesitzer

24. Mit welchem Fluginstrument kann der Pilot seine Ausklinkhöhe kontrollieren?
- A: Mit einem Variometer
 - B: Mit einem Barometer
 - C: Mit einem Höhenmesser
 - D: Mit einem GPS
25. Eine Platzrunde besteht
- A: aus Start, Querabflug, Gegenabflug, Ausflug
 - B: aus Position, Gegenanflug, Queranflug und Endanflug
 - C: für Hängegleiter und Gleitsegel nicht
 - D: Antworten A und B sind richtig
26. Bei einer nördlichen Platzrunde zur 28 ist der Queranflug
- A: ein rechter Queranflug
 - B: ein linker Queranflug
 - C: nicht vorgeschrieben
 - D: am westlichen Ende des Flugplatzes
27. Ein Rettungshubschrauber befindet sich im Anflug und will in der Nähe der Schleppstrecke einen verunfallten Piloten aufnehmen.
- A: Es darf kein Schlepp während der Rettungsaktion durchgeführt werden
 - B: In der Luft befindliche Piloten, die sich in der Landevolte befinden, sollten nicht in der Nähe des landenden Hubschraubers landen
 - C: Eine Behinderung der Rettungsaktion muss unbedingt vermieden werden
 - D: Antworten A, B und C sind richtig
28. Sie möchten zur Flugplatzgaststätte und müssen die in Betrieb befindliche Start- und Landebahn dazu überqueren. Was müssen Sie beachten?
- A: Ich schaue nach rechts und links. Ist die Bahn frei, überquere ich sie
 - B: Ich rufe den Turm über mein Handy an und lasse mich vom Flugleiter abholen
 - C: Ich funke den Flugleiter mit dem Flugfunkgerät an und erbitte das Überqueren der Startbahn
 - D: Die Startbahn darf von anwesenden Piloten ohne Anfrage überquert werden
29. Ein Pilot mit Einweisung "UL-Schleppstart" möchte die Passagierflugberechtigung ausschließlich durch UL-Schleppstarts erwerben. Ist dies möglich?
- A: Nein, er muss vorher die dazu erforderlich Hangstartausbildung abgeschlossen haben
 - B: Ja, er kann die komplette Passagierflugausbildung im UL-Schlepp durchführen
 - C: Er kann maximal 10 UL-Schleppstarts mit Doppelsitzer angerechnet bekommen, die restlichen Flugübungen müssen durch Hangstarts erfolgen
 - D: Nein, dies ist nicht möglich

30. Das Schleppseil

- A: darf erst unmittelbar vor dem Schlepp auf der Startbahn ausgelegt werden
- B: darf nicht auf der Startbahn oder dem Sicherheitsstreifen abgelegt werden, wenn die Startbahn in Betrieb ist
- C: muss mit den vorgeschriebenen Sollbruchstellen ausgestattet sein
- D: Antworten A, B und C sind richtig

31. Welche Versicherungen sind beim UL-Schleppbetrieb vorgeschrieben?

- A: Eine Haftpflichtversicherung für den Hängegleiter
- B: Eine Vollkaskoversicherung für das Schleppflugzeug
- C: Eine Haftpflichtversicherung für das Schleppflugzeug
- D: Antworten A und C sind richtig

32. Eine Liegeprobe ist

- A: vor jedem Start vorgeschrieben
- B: vor dem Einhängen des Schleppseils durchzuführen
- C: die Kontrolle, ob der Pilot mit seinem Gurtzeug und dem Hängegleiter sicher verbunden ist
- D: Alle Antworten sind richtig

33. Der UL-Schleppzug fliegt im kontrollierten Luftraum E. Was ist zu beachten?

- A: Es muss ein Flugfunkgerät mitgeführt werden (ständige Hörbereitschaft)
- B: Das Schleppflugzeug muss mit einem Transponder ausgestattet sein, der in 3000ft GND auf Mode C 0021 eingestellt sein muss
- C: Die Sichtflugbedingungen für den kontrollierten Luftraum müssen gegeben sein
- D: Antworten A und B sind richtig

34. Was bedeuten rote Feuerwerkskörper über dem Flugplatz?

- A: Sofort landen
- B: Ungeachtet aller früheren Anweisungen oder Freigaben, zurzeit nicht landen
- C: Unfall im Start- und Landebereich. Landung nach eigenem Ermessen auf den Rollwegen oder auf dem Sicherheitsstreifen
- D: Dieser Flugplatz liegt in einer EDR und ist ein Militärflugplatz. Sofort landen

35. Wie lautet das offizielle Rufzeichen der Luftaufsicht an einem unkontrollierten Landeplatz?

- A: ...Turm
- B: ...Tower
- C: ...Info
- D: ...Information

36. Der UL-Schlepp mit Passagier im doppelsitzigen Hängegleiter

- A: ist nicht erlaubt
- B: ist erlaubt, wenn der Pilot im Besitz der UL-Schleppstartberechtigung (Einweisung) und der HG-Passagierflugberechtigung ist und von einem Fachlehrer mit UL-Schlepplehrberechtigung eingewiesen wurde
- C: darf nur mit einem Startwagen oder angebauten, zugelassenen Fahrwerk erfolgen
- D: Antworten B und C sind richtig

37. Bei UL-Schlepps im Luftraum G

- A: ist an Wochentagen mit militärischen Tiefflügen zu rechnen
- B: muss ständige Erdsicht gegeben sein
- C: dürfen Wolken nicht berührt werden
- D: Antworten A bis C sind richtig

38. Wie hoch darf im unkontrollierten Luftraum (G) geschleppt werden?

- A: Maximal bis 2500 ft GND, bzw. bis zur Untergrenze des Luftraums E
- B: Bis maximal 1000m über Grund, mit dem kleinen Sichtflugminima
- C: Generell bis 2000 ft GND
- D: Der Luftraum G endet bei Flugfläche 100 (FL100). So hoch darf maximal geschleppt werden

**Lösungsblatt ULS-
Fragen 7-04**

Verhalten i.b. Fällen

1. ABCD
2. C
3. BC
4. AB
5. AB
6. ABD
7. BD
8. A
9. B
10. BCD
11. BC
12. BD
13. C
14. AB
15. C
16. BCD
17. ABC
18. ABCD
19. BCD
20. AC
21. BD
22. AB
23. BC
24. CD
25. BD
26. BCD
27. C
28. AB
29. ABC
30. CD
31. BC
32. BC
33. BC
34. BC
35. AB
36. CD
37. BCD
38. ACD
39. BD
40. AC

Technik

1. BC
2. AC
3. BD
4. B
5. C
6. AB
7. ACD
8. ABD
9. BD
- 10.AC
- 11.CD
- 12.B
- 13.AC
- 14.--
- 15.C
- 16.A
- 17.ABCD
- 18.ABC
- 19.BC
- 20.CD
- 21.C
- 22.CD
- 23.BC
- 24.BCD
- 25.B
- 26.BC
- 27.B
- 28.ABC
- 29.B
- 30.ABD
- 31.ABCD

Luftrecht

1. B
2. C
3. C
4. A
5. D
6. B
7. D
8. C
9. A
- 10.C
- 11.B
- 12.B
- 13.D
- 14.A
- 15.B
- 16.C
- 17.D
- 18.D
- 19.D
- 20.D
- 21.D
- 22.D
- 23.C
- 24.C
- 25.D
- 26.A
- 27.D
- 28.C
- 29.B
- 30.D
- 31.D
- 32.D
- 33.C
- 34.B
- 35.C
- 36.D
- 37.D
- 38.A