



## Examination

# 170 PPL(A) BETRIEBLICHE VERFAHREN

---

Version: 2.0

2007-05-23

170.1.1.1 - Typ: MC 2 EXT 1 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**1 Wie reagieren Sie, wenn es Ihnen nicht gelingt, bei nassen, kurzen Grasbahnen innerhalb des ersten Viertels und bei trockenen, kurzen Landebahnen innerhalb des ersten Drittels aufzusetzen?**

- A) im kurzen Endteil durch Seitengleitflug bis kurz über den Boden die Landestrecke verkürzen
- B) Klappen voll ausfahren und vorsichtig wechselseitig abbremesen
- C) Vollgas, Vorwärmung aus, Klappen stufenweise einfahren - also durchstarten
- D) Klappen voll ausfahren und nach der Landung Vollbremsung

170.1.1.2 - Typ: MC 3 EXT 2 17.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**2 Nach einem starken Regen bei Tageslicht wollen Sie auf einem Flugplatz mit Hartbahnbelag landen. Womit müssen Sie rechnen?**

- A) mit Blendung, Abfanghöhe schwierig abzuschätzen
- B) mit Wasserglätte (Aquaplaning) und verlängertem Bremsweg
- C) mit Rutschgefahr durch Staubteile und Gummiabrieb
- D) keinerlei Gefahren

170.1.1.3 - Typ: MC 4 EXT 3 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**3 Wie führen Sie eine Landung auf einer nassen, kurzen Grasbahn durch?**

- A) mit erhöhter Geschwindigkeit anfliegen und kurz vor der Landung die Klappen voll ausfahren, um zusätzliche Bremswirkung zu haben
- B) Landeklappen voll ausfahren und mit geringer Fahrt aufsetzen
- C) mit normaler Landeklappenstellung anfliegen und mit normaler Fahrt am Bahnanfang aufsetzen und vorsichtig abbremesen
- D) mit geringer Fahrt aufsetzen und sofort Vollbremsung vornehmen

170.1.2.1 - Typ: MC 5 EXT 4 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**4 Was sollten Sie tun, wenn auf einer Grasbahn die Räder des Flugzeuges erkennbar tief ins Erdreich einsinken?**

- A) Flugzeug anbremsen, Vollgas geben und die Bremsen ruckartig loslassen, damit ich schnell auf Fahrt komme
- B) Start unterlassen, da der Rollwiderstand zu hoch ist
- C) mit eingefahrenen Klappen starten, um den Widerstand zu verringern
- D) die Klappen voll ausfahren, damit ich viel Auftrieb habe und eher vom Boden freikomme

170.1.3.1 - Typ: MC 6 EXT 5 17.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**5 Wie verhalten Sie sich bei der Landung bei außergewöhnlichem Zustand der Landebahn (Schnee, Matsch, Wasser)?**

- A) mit geringer Geschwindigkeit im überzogenen Flugzustand aufsetzen und Steuerknüppel gedrückt halten
- B) hoher Geschwindigkeit am Bahnbeginn aufsetzen und nicht bremsen
- C) nach einer normalen Landung wechselseitig die Bremsen betätigen, um ein Ausbrechen zu vermeiden
- D) Ziellandung mit Motorhilfe durchführen, Aufsetzen mit Mindestgeschwindigkeit und durchgezogenem Steuerknüppel

170.1.3.2 - Typ: MC 7 EXT 6 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**6 Warum ist eine Landung auf einem mit Schnee bedeckten Landeplatz sehr schwierig?**

- A) weil mit Ausbrechen des Flugzeuges bei der Landung gerechnet werden muß
- B) weil die Bremsen einfrieren und blockieren können
- C) weil bei der Landung mit hochfliegendem Schnee zu rechnen ist, der die Sicht beeinträchtigt
- D) weil die Schneebeschaffenheit und Tiefe (gepreßt oder locker) schlecht zu schätzen ist

**7 Sie starten ein Flugzeug auf einer Startbahn mit Schneematsch. Was kann passieren?**

- A) die Bremsbeläge lösen sich ab
- B) die Startrollstrecke wird wesentlich länger
- C) das Fahrwerk kann rosten
- D) die Frontscheibe wird bespritzt, daher erhebliche Sichtverschlechterung

**8 Sie sind auf einer Bahn gelandet, die teilweise mit Schneematsch bedeckt ist. Die Außentemperatur beträgt um 0° C. Nach der Landung**

- A) stellen Sie das Flugzeug in die nicht beheizte Halle, damit es vor der schlechten Witterung geschützt ist
- B) muß zuerst der Schneematsch von den Rudersegmenten, Fahrwerk usw. sorgfältig entfernt werden, da bei einem Wiederstart eine Vereisung dieser Bauteile eingetreten sein könnte
- C) lassen Sie das Flugzeug auf dem Vorfeld stehen, damit das Spritzwasser abtropfen kann
- D) Spritzen Sie das Flugzeug mit Wasser ab, um den Schneematsch und die Schmutzstellen zu entfernen

**9 Sie rollen bei Windstille auf sehr unebenem Boden. Sie sollten dabei**

- A) Höhenruder in Neutralstellung stellen, damit das Fahrwerk gleichmäßig belastet wird; eine Radbremse abwechselnd links und rechts betätigen
- B) Höhenruder voll drücken, zügig Gas geben, um nicht stecken zu bleiben
- C) durch Querruderausschläge Bodenwellen ausgleichen
- D) Höhenruder voll ziehen, langsam rollen und vorsichtig Gas geben

**10 Im Endanflug auf eine relativ kurze Landebahn ist noch eine hohe Pappelreihe zu überfliegen. Wie verhalten Sie sich?**

- A) Gas in Leerlaufstellung, keine Landeklappen setzen und mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens anfliegen
- B) auf Turbulenz gefaßt sein, Landeklappen auf größte Stellung, Anfluggeschwindigkeit entsprechend der Klappenstellung
- C) mit Triebwerkshilfe bis an die Pappelreihe (Klappstellung null), dann durch "auf den Kopf stellen" Höhe verlieren
- D) Landeklappen halb ausfahren, schräg zur Anfluggrundlinie anfliegen, dicht über dem Boden auf die Bahn ausrichten

**11 Sie fliegen eine kurze Landebahn an, die unmittelbar hinter einer steil ansteigenden Hangkante oder Böschung beginnt. Wie verhalten Sie sich?**

- A) tief anfliegen, um eventuelle Abwinde durch Gasgeben ausgleichen zu können
- B) im steilen Seitengleitflug anfliegen und mit erhöhter Fahrt aufsetzen, um eventuellen Turbulenzen zu entgehen
- C) mit Motorhilfe hoch anfliegen und mit Mindestfahrt aufsetzen
- D) mit erhöhter Fahrt hoch anfliegen

---

170.1.6.2 - Typ: MC 13 EXT 12 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**12 Überall ist starke Gewittertätigkeit gemeldet. Ein kräftiges Gewitter steht unmittelbar neben Ihrem Zielflugplatz, im Moment herrscht Windstille auf der Landebahn. Welche Entscheidung treffen Sie?**

- A) sofort landen, auf Böigkeit und plötzliche Windsprünge bei der Landung gefaßt sein
- B) ohne Verzögerung landen; ohne Landeklappen auszufahren, anfliegen - da Windstille herrscht, ist mit keiner Beeinträchtigung zu rechnen
- C) grundsätzlich zu einem Ausweichflugplatz weiterfliegen
- D) mit erhöhter Geschwindigkeit, ohne Landeklappen auszufahren, anfliegen; möglichst Direktanflug auf die längste Landebahn

---

170.1.6.3 - Typ: MC 14 EXT 13 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**13 Vor Ihnen ist noch ein wesentlich langsamerer Flugzeug im Endanflug kurz vor dem Aufsetzen. Um eine unnötige Gefährdung zu vermeiden**

- A) machen Sie eine kurze Landung
- B) setzen Sie den Anflug fort, die Wahrscheinlichkeit einer Kollision ist gering
- C) brechen Sie Ihren Anflug ab und starten durch
- D) setzen Sie Ihren Anflug wie unter normalen Bedingungen fort und fordern das voraus fliegende Flugzeug über Funk auf, etwas schneller zu fliegen

---

170.1.6.4 - Typ: MC 15 EXT 14 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**14 Wie führen Sie bei einem Spornradflugzeug eine sogenannte "Notbremsung" durch?**

- A) nach dem Aufsetzen bei voll gezogenem Höhenruder Vollbremsung
- B) nach dem Aufsetzen wechselseitiges starkes Bremsen bei Höhenruder in Neutralstellung
- C) nach dem Aufsetzen Höhenruder neutral und Vollbremsung
- D) nach dem Aufsetzen wechselseitiges starkes Bremsen bei voll gezogenem Höhenruder

---

170.1.6.5 - Typ: MC 16 EXT 15 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**15 Warum muss nach dem Abheben des Flugzeuges zunächst in Bodennähe Geschwindigkeit aufgeholt werden?**

- A) um genug Fahrt zu bekommen, um danach steil wegziehen zu können
- B) um bei Triebwerksausfall genügend Fahrt zum Landen zu haben
- C) um die sichere Steiggeschwindigkeit zu erreichen
- D) damit der Ruderdruck hoch genug ist

---

170.1.7.4 - Typ: MC 17 EXT 16 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**16 Sie fliegen einen Flugplatz mit sehr kurzer Landebahn an. Beim Landeanflug mit voll ausgefahrenen Klappen stellen Sie fest, daß Sie zu hoch sind. Sie entschließen sich zum Durchstarten. Warum ist es gefährlich, sofort die Klappen vollständig einzufahren?**

- A) es erfolgt eine schlagartige Autriebserhöhung, die einen Aufbäumeffekt mit sich bringt
- B) das Flugzeug holt zuviel Fahrt auf
- C) es droht eine schlagartige Verkleinerung des Auftriebes
- D) durch diese Tätigkeit wird man in der Aufmerksamkeit beeinträchtigt

---

170.1.8.1 - Typ: MC 18 EXT 17 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**17 Beim Anflug auf einen Flugplatz wird Ihnen die Landerichtung mitgeteilt. Die Landebahn hat in dieser Richtung ein starkes Gefälle. Womit müssen Sie rechnen?**

- A) mit einer kürzeren Landestrecke
- B) mit einer normalen Landestrecke, da das Gefälle ohne Bedeutung ist
- C) mit verstärkter Bremswirkung
- D) mit einer längeren Landestrecke

---

170.1.9.1 - Typ: MC 19 EXT 18 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**18 Sie stellen beim Landeanflug fest, daß der Reifen des linken Hauptfahrwerkes defekt ist. Wie setzen Sie auf?**

- A) mit dem intakten Fahrwerk aufsetzen und das Flugzeug voll bremsen, damit es nur sehr langsam auf das defekte Rad fällt
- B) normale Landung durchführen, Anschnallgurte festziehen, Benzinhahn zu, Zündung aus
- C) mit dem intakten Fahrwerk aufsetzen und den defekten Reifen durch Querruder rechts so lange wie möglich über der Landebahn halten
- D) mit Mindestfahrt in Dreipunktlage landen, damit das Bugrad die Führung übernehmen kann

---

170.2.1.1 - Typ: MC 20 EXT 19 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**19 Beim Start fällt in ca. 20 m Höhe die Triebwerksleistung stark ab. Was unternehmen Sie?**

- A) Sie stellen den Motor ab, um ihm keinen Schaden zuzufügen
- B) Sie fliegen eine 180°-Kurve und landen mit Rückenwind
- C) Sie versuchen, mit der noch verbleibenden Leistung eine Platzrunde mit Mindestfahrt zu fliegen
- D) Sie fliegen möglichst geradeaus weiter und machen eine Notlandung

---

170.2.1.2 - Typ: MC 21 EXT 20 17.01.2007 Pkt.: 1,00

**20 Wenn ein Pilot beim Rollhaltepunkt steht, sollte er, um die Gefahr eines Zusammenstoßes mit anderen Flugzeugen zu verringern**

- A) den Kontrollturm fragen, wo sich die im Nahbereich fliegenden Luftfahrzeuge befinden
- B) seine Passagiere fragen, ob sie irgendwelche anderen Flugzeuge sehen
- C) den Anflugsektor überprüfen und ohne Verzögerung starten
- D) die Anflug- und Abflugwege seiner Start- und Landebahn überprüfen

---

170.2.1.3 - Typ: MC 22 EXT 21 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**21 Während des Startvorganges mit einem einmotorigen Bugradflugzeug haben Sie auf einem Flugplatz mit Überrollfläche Triebwerksausfall auf der Bahn und kommen auf der Bahn selbst nicht mehr zum Stehen. Sie müssen**

- A) stark bremsen und voll drücken, damit die Bremswirkung aerodynamisch unterstützt wird, sonstige Maßnahmen gemäß Handbuch
- B) stark bremsen, Landeklappen voll ausfahren, damit der zusätzliche Widerstand die Bremswirkung erhöht; sonstige Maßnahmen gemäß Handbuch
- C) Ursache des Triebwerksausfalles prüfen, ob Kraftstoffhahn offen ist, gegebenenfalls Pumpe betätigen, Benzinanzeige und -druck prüfen, sonstige Maßnahmen gemäß Handbuch
- D) stark bremsen, auch wenn die Bahn überrollt wird, sonstige Maßnahmen gemäß Handbuch

---

170.2.1.4 - Typ: MC 23 EXT 22 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**22 Wie reagieren Sie bei Triebwerksausfall während des Starts bei ca 25 kt Gegenwind (Start bis 400 ft GND) nach dem Abheben?**

- A) Flugzeug nachdrücken und geradeaus landen mit möglichst geringen Richtungsänderungen
- B) Flugzeug leicht ziehen und im überzogenen Flugzustand geradeaus weiterfliegen, um möglichst sachte aufzusetzen
- C) es gibt keine feste Regeln; es ist von Fall zu Fall unterschiedlich
- D) Flugzeug andrücken, Kehrtkurve fliegen und in entgegengesetzter Richtung in den Platz landen

---

170.2.1.5 - Typ: MC 24 EXT 23 17.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**23 Während des Abhebens fällt die Fahrtmesseranzeige aus. Wie lautet das Verfahren für einen sicheren Weiterflug ?**

- A) Fahrtmesserglas sofort einschlagen
- B) starten, flach steigen, mit geringer Querneigung kurven, Platzrunde durchführen, mit etwas mehr Fahrt landen
- C) Notbremsung, auch wenn hiedurch möglicherweise kleine Schäden auftreten
- D) Start durchführen, Fahrt aufholen und nach hochgezogener Kehrtkurve entgegengesetzt wieder landen

---

170.2.1.6 - Typ: MC 25 EXT 24 17.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**24 Sie haben kurz nach dem Abheben in ca. 30 m Höhe einen Motorausfall und befinden sich bereits am Ende der Piste. Ihre Entscheidung ist:**

- A) Sie machen den Brandhahn zu, schalten die Zündung aus und landen möglichst geradeaus
- B) Sie drücken die Maschine an, ziehen hoch und versuchen dabei, Gegenkurs zu fliegen um die Piste zu erreichen und zu landen
- C) Sie machen sofort eine 180°-Kurve und landen auf der Piste
- D) Sie betätigen die Landeklappen und fliegen eine 180°-Kurve und landen auf der Piste

---

170.2.1.7 - Typ: MC 26 EXT 25 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**25 Beim Start, unmittelbar nach dem Abheben, springt die rechte Kabinentür auf. Welche Maßnahmen ergreifen Sie?**

- A) Kabinenheizung voll öffnen und den Flug wie geplant fortsetzen
- B) ich leite eine Notlandung in Verlängerung der Startbahn ein
- C) nach Erreichen einer sicheren Flughöhe Landekonfiguration einnehmen, austrimmen, Belüftungsmöglichkeiten öffnen und versuchen die Tür zu schließen
- D) ich versuche, sofort die Tür zu schließen

---

170.2.2.1 - Typ: MC 27 EXT 26 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**26 Auf Ihrem Kurs fliegend, sehen Sie vor sich eine unabsehbare, geschlossene Wolkendecke, deren Oberseite 100 m tiefer liegt, als Ihre Flughöhe. Die Unterseite der Wolkendecke liegt ca. 150 m hoch über dem ebenen Gelände. Wasmachen Sie?**

- A) weiterfliegen in der vorhandenen Flughöhe und auf ein Wolkenloch warten
- B) weiterfliegen, Kompaßkurs und Uhrzeit beachten
- C) Flughöhe knapp unter die Wolkendecke verlegen und mit Erdsicht weiterfliegen
- D) umkehren oder nächsten Ausweichflughafen anfliegen

---

170.2.2.2 - Typ: MC 28 EXT 27 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**27 Während eines Überlandfluges werden die Sichtverhältnisse ständig schlechter und die Wolkenuntergrenze sinkt in Flugrichtung immer mehr ab. Sichtflugwetterbedingungen sind aber noch gegeben. Wie verhalten Sie sich?**

- A) in niedriger Höhe den Flug zum Zielflugplatz fortsetzen
- B) umkehren oder auf dem nächstgelegenen Flugplatz landen
- C) ein Wolkenloch suchen, darin die Wolken übersteigen und den Flug on top zum Zielflugplatz fortsetzen
- D) mit Hilfe der Kreisel- und Funknavigationsgeräte den Flug zum Zielflugplatz fortsetzen

---

170.2.2.3 - Typ: MC 29 EXT 28 16.05.2007 Pkt.: 1,00

- 28 Während eines Überlandfluges haben sich die Wetterbedingungen plötzlich so verschlechtert, daß auch an dem nächst erreichbaren Flugplatz keine ausreichenden Sichtflugwetterbedingungen mehr gegeben sind. Wie verhalten Sie sich?**
- A) eine Sicherheitslandung in der Nähe Ihres derzeitigen Standortes auf einem geeigneten Gelände durchführen
  - B) in niedriger Höhe entlang einer markanten Leitlinie den Flug fortsetzen
  - C) mit Hilfe der Kreisel- und Funknavigationsgeräte den Flug zum Zielflugplatz fortsetzen
  - D) über die Wolken steigen und den Flug zum Zielflugplatz fortsetzen, eventuell mit Radarführung

---

170.2.2.4 - Typ: MC 30 EXT 29 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 29 Sie fliegen in etwa 1000 ft Höhe über Grund. Um zu Ihrem Ziel zu kommen, müßten Sie eine Warmfront durchqueren. Infolge einsetzenden Regens wird die Sicht immer schlechter. Wie verhalten Sie sich?**
- A) tiefer fliegen, um bessere Erdsicht zu bekommen
  - B) langsamer fliegen, um besser sehen zu können
  - C) höher fliegen, um aus dem Regen herauszukommen
  - D) umkehren

---

170.2.2.5 - Typ: MC 31 EXT 30 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 30 Welches wäre die größte Gefahr für einen VFR-Flieger, wenn er eine Warmfront durchfliegen würde?**

- A) die Gefahr von eingelagerten CBs mit aktiver Gewittertätigkeit
- B) die starken Turbulenzen
- C) durch starken Sichrückgang Unterschreitung der Sichtflugwetterbedingungen

D) unterhalb der Warmfront besteht durch die hohe Feuchtigkeit hohe Vereisungsgefahr

- 34 Können Sie sich während eines VFR-Fluges von militärischen Flugsicherungsstellen Informationen oder sogar Radarhilfen geben lassen?**

- A) ja, aber ich muß vorher die Genehmigung des zuständigen Flugplatzkommandanten einholen
- B) nein, militärische Frequenzen dürfen aus Sicherheitsgründen grundsätzlich nicht benutzt werden
- C) dies ist nur in Notfällen zulässig
- D) ja, auf den vorgesehenen Frequenzen

---

170.2.5.1 - Typ: MC 36 EXT 35 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 35 An einem warmen Sommertag fliegen Sie ein Tal entlang und möchten möglichst schnell eine bestimmte Flughöhe erreichen. Können Sie die Steigleistung des Flugzeuges verbessern, indem Sie eine bestimmte Flugtaktik anwenden?**

- A) ja, indem ich über der Mitte des Tales fliege
- B) ja, indem ich entlang des Schattenhanges fliege
- C) ja, indem ich entlang des besonnten Hanges fliege
- D) nein, die Steigleistung ist nur von der Leistung des Motors abhängig

---

170.2.5.2 - Typ: MC 37 EXT 36 16.05.2007 Pkt.: 1,00

- 36 Welchen Luftraum im Tal müssen Sie vermeiden, wenn der Wind quer zum Tal weht?**

- A) die Leeseite der Berge
- B) keine der angeführten Angaben trifft zu
- C) die Talmitte
- D) die Luvseite der Berge

---

170.2.6.1 - Typ: MC 38 EXT 37 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**37 Falls man kurz vor Erreichen der Dienstgipfelhöhe in eine horizontale Warmlufterschicht kommt, wird**

- A) die Steiggeschwindigkeit erhöht
- B) die Steiggeschwindigkeit vermindert
- C) eine größere Gipfelhöhe als angegeben erreicht
- D) die Steiggeschwindigkeit nicht beeinflusst

---

170.2.6.2 - Typ: MC 39 EXT 38 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**38 Ab welcher Höhe über NN sollte ein Höhenatemgerät verwendet werden?**

- A) 6.000 m
- B) 5.000 m
- C) 4.000 m
- D) 3.000 m

---

170.2.6.3 - Typ: MC 40 EXT 39 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**39 Erste Sauerstoffmangelercheinungen können sich bemerkbar machen in Höhen um**

- A) 20.000 ft
- B) 10.000 ft
- C) 15.000 ft
- D) 5.000 ft

---

170.2.6.4 - Typ: MC 41 EXT 40 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**40 Sie fliegen in relativ großer Flughöhe und bemerken Anzeichen von Sauerstoffmangel, ein Sauerstoffgerät ist nicht an Bord. Was machen Sie?**

- A) Höhe beibehalten und auf verstärkte Anzeichen von Sauerstoffmangel achten
- B) mit gedrosselter Leistung fliegen, um den Sauerstoffanteil des Triebwerkes zu verringern
- C) Geschwindigkeit erhöhen, damit der Sauerstoffanteil in der Kabinenluft zunimmt
- D) sofort eine niedrigere Flughöhe aufsuchen

---

170.2.6.5 - Typ: MC 42 EXT 41 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**41 Welche Folgen kann Sauerstoffmangel schon in 3000 m haben?**

- A) vermindertes Sehvermögen und Bewußtseinsstörungen
- B) Blaufärbung der Haut und starke Kopfschmerzen
- C) Müdigkeit, langsame Reaktion, tiefere Atmung
- D) Übelkeit und Erbrechen

---

170.2.7.1 - Typ: MC 43 EXT 42 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**42 Auf einem Überlandflug haben Sie nach Ausfall Ihrer gesamten Sprechfunk- und Funknavigationsanlage die Orientierung verloren. Wie kommen Sie wieder zu einer Standortbestimmung in Richtung Ihrer vorgesehenen Flugstrecke?**

- A) keine der angeführten Maßnahmen ist zutreffend
- B) in beliebiger Richtung weiterfliegen, bis die Orientierung wieder aufgenommen werden kann
- C) eine geeignete Auffanglinie anfliegen, dort neu orientieren
- D) durch ständiges Verlagern von Kreisen, bis die Orientierung wieder aufgenommen werden kann

---

170.2.7.2 - Typ: MC 44 EXT 43 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 43 Im Anflug zu einem unkontrollierten Flugplatz bricht der Funkkontakt mit der Bodenfunkstelle ab, nachdem Ihnen Landeinformationen, übermittelt wurden. Ihr Sprechfunkgerät ist weiterhin betriebsbereit, vermutlich ist die Bodenfunkstelle ausgefallen. Wie verhalten Sie sich?**
- A) Anflug fortsetzen und im Direktflug anfliegen, da es sich um einen Luftnotfall handelt
  - B) Anflug fortsetzen unter Beachtung von Bodenzeichen sowie des übrigen Flugplatzverkehrs
  - C) Anflug abbrechen und in die Platzrunde einfliegen
  - D) Anflug fortsetzen, sobald Sie wieder Sprechfunkkontakt mit der Bodenfunkstelle haben

---

170.2.8.1 - Typ: MC 45 EXT 44 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 44 Bei einer Flugberatung wird Ihnen mitgeteilt, daß eine Funknavigationsanlage auf der beabsichtigten Flugstrecke zur Zeit im Testbetrieb arbeitet. Was bedeutet das?**
- A) Toleranzen zwischen  $+5^\circ$ , die ich bei meiner Flugplanung berücksichtigen muß
  - B) eine für den VFR-Flug ausreichende Anzeigegenauigkeit
  - C) eine unzuverlässige Anzeige, eventuell sogar Ausfall der Funknavigationsanlage
  - D) eine besonders große Anzeigegenauigkeit

---

170.2.9.2 - Typ: MC 46 EXT 45 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 45 Sie wollen starten. Dicht neben der Startbahn befindet sich ein Hubschrauber mit Turbinenantrieb im Schwebeflug. Sie entschließen sich**
- A) noch nicht zu starten, da der Abgasstrom der Turbine die Umgebungsluft stark erhitzt hat und dadurch die Leistung Ihres Triebwerkes nachläßt
  - B) zu starten, da sich der Hubschrauber neben der Startbahn befindet
  - C) noch nicht zu starten, da der vom Hauptrotorsystem erzeugte Auftrieb, Abwind und starke Luftverwirbelungen hervorruft
  - D) zu starten, da durch den Abgasstrom der Turbine erzeugte Luftturbulenz sehr gering ist

---

170.2.9.2 - Typ: MC 47 EXT 46 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 46 Welcher Abstand gegenüber vorwegrollenden großen Verkehrsflugzeugen sollte beim Rollen auf einem Flughafen mindestens eingehalten werden?**
- A) 50 m
  - B) 300 m
  - C) 750 m
  - D) 150 m

---

170.2.9.3 - Typ: MC 48 EXT 47 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 47 Um nicht beim Start in den Wirkungsbereich der Turbulenz eines kurz vorher gestarteten Verkehrsflugzeuges zu kommen, sollte man**
- A) erst nach einer Minute nach dem Start des Verkehrsflugzeuges starten, dabei ist sonst nichts weiter zu beachten
  - B) einige Zeit warten, starten, in Bodennähe Fahrt aufnehmen und mit etwas Überfahrt steigen
  - C) erst dann das Flugzeug abheben, wenn man den Abhebepunkt des Verkehrsflugzeuges passiert hat
  - D) grundsätzlich nicht vor Ablauf von fünf Minuten nach dem Verkehrsflugzeug starten

---

170.2.9.4 - Typ: MC 49 EXT 48 16.01.2007 Pkt.: 1,00

- 48 Wovon ist die Stärke und die Langlebigkeit von Wirbelschleppen primär abhängig?**
- A) von der Spannweite, dem Gewicht und der Fluggeschwindigkeit des vor ausfliegenden Großflugzeuges
  - B) von der Größe des vorausfliegenden Flugzeuges
  - C) ob es sich um Start oder Landung oder Reiseflug handelt
  - D) von der Geschwindigkeit des vorausfliegenden Flugzeuges

**49 Vor Ihnen ist ein Großflugzeug gestartet. Sie folgen mit einem Leichtflugzeug. Was ist zu beachten?**

- A) Nicht unmittelbar hinter dem Großflugzeug starten, mit etwas Überfahrt steigen
- B) der Abhebezeitpunkt ist nicht von Bedeutung, da die Wirbelschleppen erst während des Fluges auftreten
- C) Wirbelschleppen entstehen nur bei der Landung, wenn durch voll ausgefahrene Klappen die Luft verwirbelt wird
- D) ich darf erst hinter dem Abhebezeitpunkt des Großflugzeuges in der Luft sein und muß möglichst flach starten

**50 An einem windstillen Tag müssen Sie auf einem Flughafen hinter einer schweren Verkehrsmaschine landen. Wenn irgend möglich, machen Sie**

- A) einen flacheren Anflug und eine kurze Landung
- B) eine Landung mit niedriger Geschwindigkeit
- C) einen steileren Anflug mit hoher Anfluggeschwindigkeit
- D) einen steileren Anflug und eine lange Landung

**51 Beim Anflug auf einen Flughafen müssen Sie an einem windstillen Tag hinter einem großen Verkehrsflugzeug landen. Unfälle, die durch Wirbelschleppen entstehen können, sind vermeidbar**

- A) wenn der Gleitweg Ihres Luftfahrzeuges unter und der Aufsetzpunkt in Anflugrichtung vor dem des Großflugzeuges liegt
- B) wenn der Gleitweg Ihres Luftfahrzeuges über und der Aufsetzpunkt in Anflugrichtung hinter dem des Großflugzeuges liegt
- C) da sie nur bei startenden Großflugzeugen entstehen und somit auf meine Landung keinen Einfluß haben
- D) wenn Sie auf dem gleichen Gleitweg wie das Verkehrsflugzeug mit verminderter Geschwindigkeit anfliegen

**52 Wann ist es besonders gefährlich, hinter einer Verkehrsmaschine zu starten?**

- A) bei Windstille oder bei schwachem Seitenwind
- B) bei starkem Seitenwind
- C) überhaupt bei starkem Wind
- D) es ist überhaupt nicht gefährlich

**53 Wie starten Sie hinter einer Verkehrsmaschine?**

- A) überhaupt nicht
- B) Sie starten und lassen das Flugzeug in Bodennähe auf Fahrt kommen und steigen etwas schneller als üblich
- C) Sie warten einige Zeit, starten, holen in Bodennähe Fahrt auf und steigen mit etwas mehr Fahrt als üblich
- D) Sie versuchen, mit einer Mindeststartstrecke auszukommen und steigen mit geringer Fahrt so steil als möglich

---

170.2.10.1 - Typ: MC 55 EXT 54 17.01.2007 Pkt.: 1,00

**54 Wie können Sie bei Start oder Landung Vogelschwärme eventuell verscheuchen?**

- A) durch ruckartiges Gasgeben, damit der Motor aufheult
- B) vor dem Start erst die Bahn auf- und abrollen bzw. vor der Landung die Bahn erst im Tiefflug überfliegen, um so die Vögel zu verscheuchen
- C) langsam starten oder landen, damit die Vögel noch rechtzeitig ausweichen können
- D) durch Elinschalten der Landescheinwerfer

---

170.2.10.2 - Typ: MC 56 EXT 55 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**55 Die Vogelschlaggefahr gilt als besonders groß bei Flugzeugen mit Turbinentriebwerken. Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt sind**

- A) ebenso gefährdet, da z.B. beim Durchschlagen einer Windschutzscheibe der Pilot verletzt und damit reaktionsunfähig werden kann
- B) kaum gefährdet, da sie überwiegend in Höhen fliegen, in denen keine Vogelschlaggefahr besteht
- C) nur in der Start- und Landephase durch Vogelschlag gefördert
- D) kaum gefährdet, da sie wesentlich langsamer fliegen

---

170.2.10.3 - Typ: MC 57 EXT 56 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**56 In welcher Jahreszeit ist verstärkt mit Vogelschlag zu rechnen?**

- A) während des ganzen Jahres gleich stark
- B) im Sommer und im Herbst
- C) im Winter und im Sommer
- D) im Frühling und im Herbst

---

170.2.11.1 - Typ: MC 58 EXT 57 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**57 Bei von der Flugsicherung angegebener Landebahn (nur eine Bahn vorhanden) muß die Landung gegen tiefstehende Sonne erfolgen. Sicht durch Blendung praktisch null, schwach windig. Wie verhalten Sie sich?**

- A) hohen steilen Anflug durchführen, sodaß ich nur kurz in die Sonne schauen muß
- B) Queranflug so anlegen, daß Endanflug ganz kurz
- C) Erlaubnis zum Anflug aus entgegengesetzter Richtung anfordern
- D) Schleppgaslandung durchführen

---

170.2.12.1 - Typ: MC 59 EXT 58 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**58 Sie wollen bei starkem Wind einen Gebirgspaß überfliegen. Sie steuern dabei**

- A) den Paß von der Seite her an, den leeseitigen Hang entlang fliegend
- B) den Paß von der Seite her an, den luvseitigen Hang entlang fliegend
- C) im Steigflug in Talmitte den Paß an
- D) bei verminderter Geschwindigkeit in Talmitte den Paß an

---

170.2.12.2 - Typ: MC 60 EXT 59 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**59 Bei einer Wetterlage mit starkem Wind und niedrigen Wolken müssen Sie einen Paß auf Ihrer Schlechtwetterflugstrecke überqueren. Sie überfliegen den Paß wie folgt:**

- A) mit niedriger Geschwindigkeit, um Böen auszuweichen
- B) mit hoher Geschwindigkeit, um ein etwaiges Lee auszugleichen
- C) an der niedrigsten Stelle, unter Beachtung der Möglichkeit des Umkehrens
- D) an der niedrigsten Stelle unter einem Winkel von 90°

---

170.2.13.1 - Typ: MC 61 EXT 60 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**60 Im Verlaufe einer Linkskurve wandert die Kugel der "Libelle" des Wendezeigers nach außen. Wenn Sie mit dem Seitenruder die Normalfluglage wieder herstellen wollen, müssen Sie dieses**

- A) erst links, dann rechts betätigen
- B) rechts betätigen
- C) überhaupt nichts betätigen, da dies nur mit dem Querruder möglich ist
- D) links betätigen

---

170.2.13.2 - Typ: MC 62 EXT 61 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**61 Sie sind während des Steigfluges in einem überzogenen Flugzustand geraten, wobei der Tragflügel links leicht hängt. Sie beenden den überzogenen Flugzustand wie folgt:**

- A) links Seitenruder, leicht drücken, Fahrt aufholen und Ruder wieder in Normalstellung
- B) rechts Querruder, leicht drücken, Fahrt aufholen und Ruder wieder in Normalstellung
- C) rechts Seitenruder, leicht drücken, Fahrt aufholen und Ruder wieder normal nehmen
- D) Quer- und Seitenruder gleichmäßig und gleichsinnig nach rechts, Fahrt aufholen, durchdrücken und danach alle Ruder wieder in Normalstellung

---

170.2.13.3 - Typ: MC 63 EXT 62 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**62 Sie geraten ungewollt ins Trudeln. Wie beenden Sie es?**

- A) Höhenruder ziehen, Querruder entgegen der Drehrichtung
- B) Seitenruder in Drehrichtung, Querruder schlagartig entgegen Drehrichtung, Höhenruder normal
- C) Höhenruder normal, Querruder in Drehrichtung
- D) Seitenruder kräftig entgegen der Drehrichtung, Quer- und Höhenruder normal

---

170.2.13.4 - Typ: MC 64 EXT 63 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**63 Wie unterscheidet sich Trudeln von einer Steilspirale?**

- A) Trudeln wird bewußt gesteuert, während eine Steilspirale aus einem überzogenen Flugzustand entstehen kann
- B) das Trudeln erfolgt mit konstanter Geschwindigkeit, während bei der Steilspirale die Fahrt schnell zunimmt
- C) das Trudeln muß grundsätzlich zuerst mit Gegenseitenruder beendet werden, während bei einer Steilspirale erst der Steuerknüppel voll in Richtung "ziehen" betätigt werden muß, um die Überfahrt abzubauen
- D) beim Trudeln nimmt die Geschwindigkeit zu, bei der Steilspirale ab

---

170.2.13.5 - Typ: MC 65 EXT 64 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**64 Das Flugzeug trudelt links. Wie wird dieser Zustand beendet?**

- A) alle Steuer normal und Vollgas
- B) rechts Querruder und nachdrücken
- C) rechts Seitenruder unter gleichzeitigem Nachlassen des Knüppels
- D) links Seitenruder und nachdrücken

---

170.2.13.6 - Typ: MC 66 EXT 65 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**65 Wodurch entsteht Flachtrudeln?**

- A) zu steiles Kurven
- B) extreme Kopflastigkeit
- C) extreme Hecklastigkeit
- D) Turbulenz

---

170.2.13.7 - Typ: MC 67 EXT 66 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**66 Wie wird ein Seitengleitflug (Slip) am zweckmäßigsten eingeleitet?**

- A) Flugzeug leicht überziehen, danach Querruder in Sliprichtung und sobald die richtige Querneigung erreicht ist, mit dem Seitenruder die Richtung steuern
- B) einleiten mit Querruder und danach Seitenruder dagegen
- C) zunächst durch leichtes Drücken Fahrt aufholen und danach Quer- und Seitenruder gleichzeitig gegenseitig betätigen
- D) einleiten mit dem Seitenruder und danach Querruder dagegen

---

170.2.14.1 - Typ: MC 68 EXT 67 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**67 Wann fahren Sie die Landeklappen um mehr als 20° bzw. sogar voll aus?**

- A) im Queranflug, wenn abzusehen ist, daß ich zu hoch bin
- B) grundsätzlich erst im kurzen Endteil, um eventuelle Böen oder Fallwinde noch ausgleichen zu können
- C) immer dann, wenn ich eine größere Sinkrate als 500 ft/Min. benötige
- D) nach Beendigung der Landekurve bzw. erst dann, wenn die Landung am vorgesehenen Aufsetzpunkt als sicher anzusehen ist

---

170.2.14.2 - Typ: MC 69 EXT 68 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**68 Wenn Sie einen Vollkreis mit einer Richtungsänderung von 3°/Sek. fliegen, benötigen Sie für diese 360°-Kurve:**

- A) 12 Minuten
- B) 4 Minuten
- C) 3 Minuten
- D) 2 Minuten

---

170.2.14.3 - Typ: MC 70 EXT 69 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**69 Wie verfahren Sie beim Durchstarten?**

- A) Vergaservorwärmung "kalt", Vollgas, Klappen stufenweise einfahren
- B) Vollgas, Vergaservorwärmung "kalt", Klappen in Abhängigkeit von der Fluggeschwindigkeit stufenweise oder ganz einfahren
- C) Vollgas, Vergaservorwärmung "kalt", Klappen ganz einfahren
- D) Landeklappen einfahren, Vollgas, Vergaservorwärmung "kalt"

---

170.2.14.4 - Typ: MC 71 EXT 70 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**70 Was ist beim Einfahren der Landeklappen beim Durchstarten zu beachten?**

- A) der plötzliche Auftriebsverlust kann zum Durchsacken führen und damit zur vorzeitigen Bodenberührung
- B) die Landeklappen dürfen nur im Leerlauf voll eingefahren werden
- C) die plötzliche Widerstandsabnahme führt zum Durchsacken des Flugzeuges und zur Bodenberührung
- D) der plötzlich zusätzliche Auftrieb kann dazu führen, daß die Landebahn nicht mehr erreicht wird

---

170.2.14.5 - Typ: MC 72 EXT 71 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**71 Sie haben sich beim Landeanflug verschätzt und müssen durchstarten. Was tun Sie in welcher Reihenfolge?**

- A) Klappen langsam einfahren und zügig Vollgas geben, danach Vorwärmung zu
- B) Vollgas, Vorwärmung zu, Klappen stufenweise einfahren
- C) Vollgas, Klappen auf Startstellung, Vorwärmung zu
- D) Vorwärmung zu, Vollgas, Klappen stufenweise einfahren

---

170.2.15.1 - Typ: MC 73 EXT 72 17.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**72 Sie planen einen Flug, der über eine längere Strecke über Wasser führt, sodaß Sie im Notfall das Festland im Gleitflug nicht mehr erreichen würden. In welcher Weise müssen Sie für den Notfall vorsorgen?**

- A) in jedem Fall einen Flugplan mit genauer Streckenführung aufgeben
- B) laufend Sprechfunkverbindung mit einer Flugsicherungsstelle aufrechterhalten
- C) für alle Flugzeuginsassen Schwimmwesten mitführen
- D) nur mit Transponder fliegen

---

170.2.15.2 - Typ: MC 74 EXT 73 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**73 Wie sollten bei Flügen entlang der Küste sowie zu nahegelegenen Inseln Kurs und Flughöhe gewählt werden?**

- A) so hoch, daß ich im Gleitflug immer die Hauptschiffahrtslinien erreichen kann
- B) so hoch, daß ich nicht in Vogelschwärme geraten kann
- C) so hoch, daß ein Erreichen von Land auch im Gleitflug gewährleistet ist
- D) so hoch, daß immer Funkkontakt mit einer Bodenstelle aufrechterhalten werden kann

---

170.2.16.1 - Typ: MC 75 EXT 74 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**74 Ein Militärflugzeug, dem Sie nach entsprechender Aufforderung gefolgt sind, zieht deutlich hoch und führt eine starke Richtungsänderung durch. Was bedeutet das?**

- A) in Richtung der Richtungsänderung des Militärflugzeuges weiterfliegen
- B) Sie sind identifiziert und erhalten weitere Anweisungen
- C) auf dem nächsten Flugplatz landen und die BFS über den Vorfall informieren
- D) Sie können Ihren Flug fortsetzen

---

170.2.16.2 - Typ: MC 76 EXT 75 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**75 Nach seitlichem Anflug setzt sich ein Militärflugzeug vor Ihr Luftfahrzeug, wackelt mit den Flächen und kurvt flach auf eine bestimmte Richtung. Was bedeutet das für Sie?**

- A) Kurs sofort nach Südwesten ändern, auf dem nächsten Flugplatz landen und das BAZ von dem Vorfall unterrichten
- B) Ich fliege in ein Beschränkungsgebiet ein, ändere sofort den Kurs und verlasse das Gebiet
- C) Ich bin identifiziert und kann meinen Flug fortsetzen
- D) Ich folge dem Militärflugzeug und bestätige durch Querruderwackeln, daß ich die Anordnung verstanden habe

---

170.3.1.1 - Typ: MC 77 EXT 76 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**76 Worauf können Beulen oder Wellen in der äußeren Bepankung eines Flugzeuges hinweisen?**

- A) nicht korrekt gebaute Flugzeugteile
- B) musterbedingte Alterserscheinungen
- C) vorausgegangene Überbelastung der Zelle
- D) mangelnder Wartungszustand des Flugzeuges

---

170.3.1.2 - Typ: MC 78 EXT 77 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**77 Bei Ausfall des Höhenruders haben Sie noch folgende Möglichkeit, das Flugzeug um die Querachse zu steuern:**

- A) mit Hilfe der Landeklappen
- B) durch Änderung der Motorleistung und Betätigung des Seitenruders
- C) keine Möglichkeit
- D) durch Änderung der Motorleistung und Höhentrimmung

---

170.3.1.3 - Typ: MC 79 EXT 78 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**78 Während eines Überlandfluges fällt Ihr Höhenruder aus. Wie verhalten Sie sich?**

- A) den Flug zum Zielflugplatz fortsetzen und mittels Höhenrudertrimmung versuchen, das Flugzeug zu landen
- B) sofort notlanden, dabei langen geeigneten Acker aussuchen
- C) Flugplatz mit langer Landebahn anfliegen und durch Ein- und Ausschalten des Triebwerkes den Gleitwinkel zur Landung steuern, dabei nur flache Kurven fliegen
- D) Flugplatz mit möglichst langer Landebahn anfliegen und mittels Trimmung und Motordrehzahl landen

---

170.3.1.4 - Typ: MC 80 EXT 79 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**79 Während einer Platzrunde verklemmt sich das Seitenruder. Welchen Entschluß treffen Sie?**

- A) versuchen, mit geringen Höhen- und Querruderausschlägen den Platz zu erreichen und zu landen
- B) Anflug normal fortsetzen und landen, da Seitenruder für Landung keine Bedeutung hat
- C) entgegen dem Seitenruderausschlag Querruder geben, um so bis zur Landebahn zu slippen
- D) mit aller Kraft versuchen, die Blockierung zu lösen, da sonst keine sichere Landung möglich ist

---

170.3.1.5 - Typ: MC 81 EXT 80 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**80 Was unternehmen Sie beim sogenannten "Flattern" von Rudern?**

- A) Sie vermindern die Fahrt und vermeiden eine Betätigung des flatternden Ruders
- B) Sie ändern die Drehzahl des Motors
- C) Sie machen sofort eine Notlandung
- D) Sie erhöhen die Fahrt vorsichtig

---

170.3.2.1 - Typ: MC 82 EXT 81 17.01.2007 Pkt.: 1,00

**81 Während eines Überlandfluges fällt der Drehzahlmesser aus. Wie verhalten Sie sich?**

- A) durch ruckweises Gasgeben versuchen, wieder eine Drehzahlanzeige zu erhalten
- B) keine der angeführten Maßnahmen ist zutreffend
- C) Maßnahmen für eine sofortige Notlandung treffen
- D) mit unveränderter Triebwerksleistung den nächstgelegenen Flugplatz anfliegen und den Schaden in der Werft beheben lassen

---

170.3.2.2 - Typ: MC 83 EXT 82 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**82 Wann sollte der Pilot die Öltemperaturanzeige ganz besonders sorgfältig überwachen?**

- A) im Endanflug
- B) während des Steigfluges
- C) während des Sinkfluges
- D) während des Reisefluges

---

170.3.2.3 - Typ: MC 84 EXT 83 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**83 Welche Instrumente können bei Vereisung ausfallen?**

- A) Fahrtmesser
- B) Kraftstoffanzeige
- C) Kompaß
- D) Drehzahlmesser

---

170.3.2.4 - Typ: MC 85 EXT 84 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**84 Bei hoher Lufttemperatur ist die Fahrtmesseranzeige:**

- A) zu gering
- B) richtig, die Temperatur hat keinen Einfluß
- C) zu hoch, da Luftfeuchtigkeit höher
- D) zu hoch

---

170.3.2.5 - Typ: MC 86 EXT 85 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**85 Beim Slippen zeigt der Fahrtmesser:**

- A) eine Geschwindigkeit, die höher ist als die wahre Eigengeschwindigkeit
- B) eine Geschwindigkeit, die geringer ist als die wahre Eigengeschwindigkeit
- C) die Geschwindigkeit über Grund
- D) die wahre Eigengeschwindigkeit

---

170.3.2.6 - Typ: MC 87 EXT 86 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**86 Das statische Drucksystem fällt während des Fluges aus, dementsprechend auch der Höhenmesser. Wie können Sie sich in diesem Fall behelfen?**

- A) durch Eindrücken der Glasabdeckung des Höhenmessers
- B) durch den Ausfall des statischen Drucksystems wirkt jetzt das Variometer wie ein Feinhöhenmesser
- C) durch Eindrücken der Glasabdeckung des Fahrtmessers
- D) durch Eindrücken der Glasabdeckung des Variometers

---

170.3.2.7 - Typ: MC 88 EXT 87 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**87 Während eines längeren Steigfluges stellen Sie fest, daß die Zylinderkopftemperatur (CHT) in die Nähe des höchstzulässigen Wertes gestiegen ist. Welches Verfahren wenden Sie an, um die CHT innerhalb der zugelassenen Grenzen zu halten?**

- A) Sie schalten die Vergaservorwärmung ein
- B) Sie fliegen langsamer
- C) Sie schließen die Kühlklappen
- D) Sie erhöhen die Fluggeschwindigkeit, indem Sie die Steiggeschwindigkeit verringern

---

170.3.2.8 - Typ: MC 89 EXT 88 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**88 Im Flug nähert sich die Öltemperaturanzeige dem höchstzulässigen Wert. Welches Verfahren wenden Sie an, um die Temperatur auf ihren normalen Wert zurückzubringen?**

- A) Sie stellen das Gemisch ärmer ein und erhöhen die Geschwindigkeit
- B) Sie stellen das Gemisch ärmer ein und verringern die Geschwindigkeit
- C) Sie verringern die Leistung und die Geschwindigkeit
- D) Sie verringern die Leistung und erhöhen die Geschwindigkeit

---

170.3.2.9 - Typ: MC 90 EXT 89 16.01.2007 Pkt.: 1,00

---

**89 Sie merken, daß die Kraftstoffvorratsanzeige ausgefallen ist, was tun Sie?**

- A) zum Startplatz zurückfliegen
- B) sofort landen
- C) den nächsten Platz anfliegen
- D) weiterfliegen, da nach Ihrer Flugplanung der Zielflugplatz ohne Gefahr erreicht werden kann

**90 Welcher der nachfolgend aufgeführten Schäden kann zur Fehlanzeige des Höhenmessers führen?**

- A) Ausfall des Bordnetzes
- B) Abdeckhaube über dem Staurohr wurde nicht entfernt
- C) Instrumentenheizung nicht rechtzeitig eingeschaltet
- D) Verstopfung des statischen Drucksystems durch Schmutz und Vereisung

**91 Was kann die Ursache sein, wenn Sie nach dem Start im Steigflug eine falsche Fahrtmesseranzeige feststellen?**

- A) die Kapillare ist verstopft
- B) der Fahrtmesser ist nicht an den Motor angeschlossen
- C) die Membrandose ist undicht geworden
- D) der statische Druckausgleich ist verstopft

**92 Welche Folge hat es unter anderem, wenn Sie bei der Beladung des Flugzeuges das höchstzulässige Abfluggewicht überschreiten (Überlast im Rumpf untergebracht)?**

- A) ein Start in nur noch mit vollständig ausgefahrenen Landeklappen möglich
- B) der Treibstoffverbrauch des Motors nimmt in allen Drehzahlbereichen zu
- C) es ist unmöglich, den Schwerpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen zu halten
- D) die Gefahr einer Überbeanspruchung der Flugzeugstruktur wird größer

**93 Welches der folgenden Beispiele für die Verteilung der Lasten in einem viersitzigen Bugradflugzeug kann bereits ohne ausführliche Berechnung als bedenklich bezeichnet werden?**

- A) Pilot und 2 Passagiere sowie das höchstzulässige Gewicht an Gepäck an Bord; beide Passagiere auf den Hintersitzen und das Gepäck im Gepäckraum
- B) Pilot und 3 Passagiere sowie das höchstzulässige Gewicht an Gepäck an Bord; die zwei leichteren Passagiere auf den Hintersitzen und das Gepäck im Gepäckraum
- C) Pilot und 1 Passagier an Bord; beide auf den Vordersitzen, kein Gepäck
- D) keine der obigen Angaben ist zutreffend

**94 Sie haben festgestellt, daß sich an Ihrem Flugzeug, welches während der Nacht im Freien geparkt war, Rauhereif gebildet hat. Sind deshalb vor dem Start irgendwelche Maßnahmen zu ergreifen?**

- A) ja; aber nur, wenn die Sicht durch die Kabinenfenster beeinträchtigt ist
- B) nein, denn der Rauhereif löst sich durch die Motorenwärme von selbst auf
- C) ja, der Rauhereif muß vollständig entfernt werden
- D) nein, denn die Flugeigenschaften des Flugzeuges werden durch den Rauhereif nicht wesentlich beeinflusst

**95 Warum muß ein Flugzeug vor dem Start absolut schnee- und eisfrei sein?**

- A) um die Abhebgeschwindigkeit schneller zu erreichen
- B) um einwandfreie Strömungsverhältnisse an den Tragflächen zu erhalten
- C) um ein eventuelles Blockieren der Ruder durch wegwehendes Schnee oder wegwehendes Eis zu vermeiden
- D) um die erforderliche Flugsicht des Piloten nicht zu beeinträchtigen

---

170.3.4.3 - Typ: MC 97 EXT 96 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**96 Unter Vereisungsbedingungen stellen Sie im horizontalen Reiseflug fest, daß die Anzeige des Geschwindigkeitsmessers immer mehr zurückgeht. Die Drehzahl des Motors ist jedoch normal und an den Flügeln ist keine Eisbildung festzustellen. Welche Maßnahme ergreifen Sie in diesem Fall?**

- A) Sie machen eine Notlandung
- B) Sie schalten die Heizung des Pitotrohres ein
- C) Sie verändern das Verhältnis des Treibstoff-Luftgemisches
- D) Sie stoßen den Steuerknüppel leicht nach vorne, um Geschwindigkeit aufzuholen

---

170.3.4.4 - Typ: MC 98 EXT 97 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**97 Was sollten Sie, wenn Sie in Vereisung geraten, unverzüglich tun?**

- A) Fluggeschwindigkeit verringern und Höhe ändern
- B) sofort notlanden
- C) Vereisungszonen so schnell es geht verlassen
- D) mit erhöhter Geschwindigkeit fliegen, um durch die Reibungswärme das Eis abzuschmelzen

---

170.3.4.5 - Typ: MC 99 EXT 98 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**98 Sie müssen mit vereisten Tragflächen landen. Wie verhalten Sie sich?**

- A) besonders auf die Trimmung achten, da sich das Fluggewicht erhöht hat
- B) bis kurz vor der Landung mit erhöhter Geschwindigkeit fliegen
- C) eine Ziellandung mit Mindestfahrt durchführen und in der Bahnmitte aufsetzen
- D) erst in wärmere Luftschichten fliegen, bis das Eis abgetaut ist, da sonst die Ruder bei der Landung blockieren können

---

170.3.4.6 - Typ: MC 100 EXT 99 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**99 Welche aerodynamischen Größen ändern sich bei starkem Klareisansatz?**

- A) Auftriebsbeiwert nimmt ab, Widerstandsbeiwert nimmt zu
- B) Auftriebsbeiwert nimmt zu, Widerstandsbeiwert nimmt ab
- C) Überziehggeschwindigkeit nimmt zu, Widerstand nimmt ab
- D) Gewicht des Flugzeuges nimmt zu, Geschwindigkeit (TAS) nimmt zu

---

170.3.4.7 - Typ: MC 101 EXT 100 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**100 Womit muß ich bei einem Eisansatz von 1 bis 2 mm Stärke bereits rechnen?**

- A) mit mangelnder Kühlung des Triebwerkes
- B) mit einer 10 bis 20 %igen Gewichtszunahme
- C) mit einer höheren Überziehggeschwindigkeit
- D) mit einer niedrigeren Überziehggeschwindigkeit

---

170.3.4.8 - Typ: MC 102 EXT 101 16.01.2007 Pkt.: 1,00

**101 Die größte Gefahr bei der Vereisung eines Tragflügels liegt in**

- A) der Verschlechterung der Rudereigenschaften
- B) der Profilveränderung
- C) der Einstellwinkelveränderung
- D) der Gewichtszunahme

**102 An den Flächen Ihres Flugzeuges hat sich durch die in der Umgebung des Platzes herrschende Witterung Eis angesetzt:**

- A) Sie landen mit weniger Fahrt
- B) Sie landen mit überhöhter Fahrt
- C) Sie fliegen noch einige Platzrunden
- D) Sie landen überhaupt nicht

**103 Sie möchten einen Rundflug durchführen und wissen aber, daß die zur Zeit herrschenden meteorologischen Bedingungen leicht eine Vergaservereisung hervorrufen können. In welcher der folgenden Phasen schalten Sie die Vergaservorwärmung trotzdem aus?**

- A) während des Startvorganges
- B) während des Steigfluges
- C) während des Rollens am Boden
- D) während des Reisefluges

**104 Welche Vereisungsart kommt bei Sichtflügen am häufigsten vor?**

- A) Vereisung des Pitotrohres
- B) Vergaservereisung
- C) Propellervereisung
- D) Vereisung der Zelle

**105 Bei einem Flug in sehr feuchter Luft stellen Sie fest, daß die Außenlufttemperatur gegen 8°C absinkt. Welche Vorsichtsmaßnahme treffen Sie in dieser Situation?**

- A) Sie geben den Gemischregler auf "voll reich"
- B) Sie schalten die Vergaservorwärmung ein
- C) Sie verarmen das Treibstoff-Luftgemisch
- D) Sie schalten die Kabinenheizung ein

**106 An einem herbstlichen Regentag verliert auf einem Flug der Motor plötzlich an Leistung. Sie vermuten Vergaservereisung und handeln wie folgt:**

- A) Sie ziehen die Vorwärmung nur teilweise und geben mehr Gas, um den Leistungsverlust auszugleichen
- B) Sie geben Vollgas, um das Triebwerk zu erwärmen
- C) Sie nehmen Gas weg und ziehen die Vorwärmung
- D) Sie ziehen die Vorwärmung ohne die Stellung des Gashebels zu verändern

**107 In Ihrem Flugzeug befindet sich kein Anzeigegerät für Vergasertemperatur. Sie betätigen daher die Vergaservorwärmung**

- A) bei Temperaturen über +5° nicht mehr, wenn Gemischregelung vorhanden
- B) bei Temperatur unter 0° zur Gänze und während des ganzen Fluges (ausgenommen Start)
- C) bei vermuteter Vergaservereisung in regelmäßigen Zeitabständen und zwar so, daß sie kurzzeitig zur Gänze gezogen wird und die Reaktion des Motors beachtet wird
- D) bei weniger als 10° und hoher Luftfeuchtigkeit aus Vorsichtsgründen ständig, jedoch nicht zur Gänze gezogen

---

170.3.4.15 - Typ: MC 109 EXT 10816.01.2007 Pkt.: 1,00

- 108 Sie befinden sich auf einem (Überlandflug in der gewählten Reiseflughöhe 1.500 ft über Grund. Temperatur am Abflugplatz 10°, Taupunkt 8°. Kurze Zeit nach dem Start fällt die Motordrehzahl ab. Die Zylinderkopf Temperatur ist im grünen Bereich. Sie schließen daraus auf:**
- A) falsches Gemisch
  - B) Vergaservereisung
  - C) Fehler im Gasgestänge, wenn Sie durch mehr Gasgeben die normale Reisedrehzahl erreichen können
  - D) normales Betriebsverhalten, da durch abnehmende Luftdichte nach oben auch die Motorleistung nachläßt

---

170.3.4.16 - Typ: MC 110 EXT 10917.01.2007 Pkt.: 1,00

- 109 Im horizontalen Reiseflug bemerken Sie ein langsames, aber stetiges Abfallen der Motordrehzahl. Worin könnte die Ursache liegen, wenn Sie weder die Gashebelstellung noch die Gemischregulierung verstellt haben?**
- A) eine Kerze ist ausgefallen
  - B) der Treibstoffvorrat ist beinahe aufgebraucht
  - C) der Vergaser beginnt zu vereisen
  - D) ein Zündmagnet funktioniert nicht mehr richtig

---

170.3.4.17 - Typ: MC 111 EXT 11016.01.2007 Pkt.: 1,00

- 110 An einem spätherbstlichen Regentag unternehmen Sie einen Oberlandflug. Sie bemerken plötzlich, daß Ihre Geschwindigkeit geringer geworden ist und der Motor nicht mehr seine volle Leistung hat. Sie handeln wie folgt:**
- A) Sie ziehen die Vorwärmung und geben Gas, um Fahrt aufzuholen
  - B) da der Leistungsrückgang nur gering ist, ziehen Sie die Vorwärmung nur teilweise und geben Gas, um Fahr aufzuholen
  - C) Sie ziehen die Vorwärmung ohne die Stellung des Gashebels zu verändern
  - D) Sie geben mehr Gas, weil durch den Regen die Motorleistung geringer wird

---

170.3.4.18 - Typ: MC 112 EXT 11116.01.2007 Pkt.: 1,00

- 111 Warum soll beim Rollen am Boden die Vergaservorwärmung geschlossen bleiben?**
- A) um die volle Triebwerksleistung zu haben
  - B) bei hoher Luftfeuchtigkeit muß mit Vergaservorwärmung gerollt werden, weil während des Rollens Vereisung erfolgen kann
  - C) um das Verrußen der Zündkerzen zu vermeiden
  - D) um das direkte Ansaugen von Schmutz, Sand usw. zu vermeiden

---

170.3.4.19 - Typ: MC 113 EXT 11216.01.2007 Pkt.: 1,00

- 112 An einem spätherbstlichen Tag mit hoher Luftfeuchtigkeit bemerken Sie plötzlich, daß die Motorleistung nachläßt. Was tun Sie zuerst?**
- A) Gemischregler überprüfen
  - B) Vergaservorwärmung betätigen
  - C) Kraftstoffvorrat überprüfen
  - D) Öltemperatur überprüfen

---

170.3.4.20 - Typ: MC 114 EXT 11316.01.2007 Pkt.: 1,00

**113 Die Anzeige für Vergasertemperatur wandert in den gelben Bereich. Was sagt Ihnen das?**

- A) Temperatur wird zu hoch, daher mit reichem Gemisch fliegen
- B) schnellstens wärmere Luftschichten aufsuchen
- C) auf anderen Tank umschalten, da das Benzin-Luftverhältnis nicht mehr stimmt
- D) es besteht Vergaservereisungsgefahr, Vorwärmung ziehen

---

170.3.4.21 - Typ: MC 115 EXT 11416.01.2007 Pkt.: 1,00

**114 In welchem Außentemperaturbereich ist am ehesten mit Vergaservereisung zu rechnen?**

- A) 00 bis +25°C
- B) - 5° bis +20°C
- C) -15° bis + 5°C
- D) -10° bis +10°C

---

170.3.5.1 - Typ: MC 116 EXT 11516.01.2007 Pkt.: 1,00

**115 Was ist zu tun, wenn während des Fluges die Frontscheiben vereisen?**

- A) Heizung ausschalten und Fenster öffnen, damit ein Temperatenausgleich entsteht
- B) Kabinenheizung voll in Betrieb nehmen und alle Warmluft auf den Frontteil schalten
- C) Schlechtwetterfenster öffnen und seitlich navigieren
- D) sofort Enteisungsanlage einschalten und andere Höhen aufsuchen

---

170.3.6.1 - Typ: MC 117 EXT 11616.01.2007 Pkt.: 1,00

**116 Nach einer harten Landung lassen Sie**

- A) Fahrwerk, Flächen und Flächenanschlüsse kontrollieren
- B) das Fahrwerk kontrollieren
- C) etwa eine verbogene Fahrwerksverkleidung reparieren
- D) das Flugzeug weiter benützen

---

170.3.7.1 - Typ: MC 118 EXT 11716.01.2007 Pkt.: 1,00

**117 Was ist bei Ausfall des elektrischen Antriebes der Landeklappen als Erstes zu tun (die Landeklappen sind noch eingefahren)?**

- A) Notruf absetzen, damit die Flugleitung informiert ist
- B) Sicherung des Antriebmotors überprüfen
- C) Generatorleistung überprüfen
- D) Anfluggeschwindigkeit erhöhen, da ich ohne Klappen eine höhere Geschwindigkeit benötige

---

170.3.7.2 - Typ: MC 119 EXT 11816.01.2007 Pkt.: 1,00

**118 Welche der nachfolgend aufgeführten Geräte können vom Ausfall des elektrischen Bordnetzes betroffen werden?**

- A) Landeklappen, Kraftstoffanzeige, Funkgeräte und der Höhenmesser
- B) Fahrtmesser, Höhenmesser, Variometer und Horizont
- C) Funkgeräte, Funknavigationsgeräte, Kreiselgeräte, Landeklappen und die Kraftstoffanzeige
- D) Funkgeräte, Funknavigationsgeräte, der Kompaß und das Fahrwerk

---

170.3.7.3 - Typ: MC 120 EXT 11916.01.2007 Pkt.: 1,00

**119 Während des Fluges steht die Anzeigenadel des Amperemeters ständig im negativen Bereich. Was unternehmen Sie?**

- A) alle unnötigen Verbraucher ausschalten und den Flug so bald wie möglich beenden
- B) Generator abschalten und weiterfliegen; da das Triebwerk Magnetzündung hat, besteht keine Veranlassung, den Flug abubrechen
- C) so bald als möglich notlanden
- D) Flug wie geplant fortsetzen, Amperemeter nach Landung untersuchen lassen

---

170.3.7.5 - Typ: MC 121 EXT 12016.01.2007 Pkt.: 1,00

**120 Muß der Pilot annehmen, daß im elektrischen Bordnetz ein Feuer ausgebrochen ist, sollte seine erste Gegenmaßnahme folgende sein:**

- A) Motor abstellen
- B) alle Sicherungen und Sicherungsautomaten ausschalten bzw. herausnehmen
- C) Hauptschalter ausschalten
- D) Fluggeschwindigkeit erhöhen

---

170.3.7.6 - Typ: MC 122 EXT 12116.01.2007 Pkt.: 1,00

**121 Sie wollen ein Flugzeug anlassen, um einen Überlandflug durchzuführen und stellen dabei fest, daß der Hauptschalter nicht ausgeschaltet war und die Batterie vollständig entladen ist. Es ist kein Außenbordstromanschluß vorhanden. Was unternehmen Sie?**

- A) Batterie von Luftfahrzeugwart laden oder wechseln lassen und dann den Motor anlassen
- B) die Motorhaube abnehmen, mit Fremdstartkabel zu einer anderen Batterie überbrücken, anlassen, Motorhaube wieder aufsetzen
- C) keine der obigen Angaben ist zutreffend
- D) Motor normal anlassen, die Batterie ist zum Anlassen nicht notwendig, da Flugzeuge Magnetzündung haben

---

170.3.8.1 - Typ: MC 123 EXT 12216.01.2007 Pkt.: 1,00

**122 Sie fliegen in 8.000 ft Höhe und verspüren plötzlich leichte Übelkeit, die Kabinenheizung ist halb eingeschaltet. Was tun Sie?**

- A) Sie schalten sofort die Heizung ab und öffnen das Fenster
- B) Sie schalten die Heizung voll ein und öffnen das Fenster, um einen besseren Luftdurchsatz der Kabine zu erreichen
- C) Sie schließen das Fenster und schalten die Heizung voll ein, um den Luftdruck in der Kabine zu erhöhen
- D) Sie beginnen sofort einen Sinkflug und machen eine Notlandung

---

170.3.8.2 - Typ: MC 124 EXT 12316.01.2007 Pkt.: 1,00

**123 Sie verspüren während eines Fluges Übelkeit und ungewohnte Ermüdung, obwohl Sie vollkommen fit gestartet sind. Worauf kann das zurückzuführen sein?**

- A) auf undichte Auspuff- und Heizungssysteme, wodurch die Gefahr einer Kohlenmonoxydvergiftung besteht
- B) auf Sauerstoffmangel durch zu große Höhe
- C) auf eine Erkältungskrankheit
- D) zu geringe Nahrungsaufnahmen vor dem Start

---

170.3.8.3 - Typ: MC 125 EXT 12416.01.2007 Pkt.: 1,00

**124 Während eines Fluges fällt der Motor trotz ausreichendem Kraftstoffvorrat in 500 ft GND aus. Welche Entscheidung treffen Sie?**

- A) Kraftstofftankschaltung überprüfen, Wiederanlaßverfahren nach Checkliste, wenn keine Wiederinbetriebnahme möglich, auf Notlandung vorbereiten
- B) durch starkes Andrücken die Luftschraube zum Drehen zu bringen, um so eine Wiederinbetriebnahme zu erreichen
- C) auf eine sofortige Notlandung vorbereiten
- D) sofort in den Langsamflug übergehen, damit genügend Zeit für die Wahl eines geeigneten Landefeldes übrig bleibt

---

170.3.8.4 - Typ: MC 126 EXT 12516.01.2007 Pkt.: 1,00

**125 Während eines Fluges in 5000 ft GND fällt das Triebwerk aus. Welche Entscheidung treffen Sie?**

- A) auf eine sofortige Notlandung vorbereiten, da es für eine andere Entscheidung zu spät ist
- B) Kraftstofftankschaltung überprüfen. Wenn Motor nicht von selbst anspringt, Wiederanlaßverfahren nach Checkliste durchführen
- C) durch starkes Andrücken die Luftschraube zum Drehen bringen, um so eine Wiederinbetriebnahme zu erreichen
- D) unbedingt versuchen, den nächsten Flugplatz zu erreichen

---

170.3.8.5 - Typ: MC 127 EXT 12616.01.2007 Pkt.: 1,00

**126 Was könnte nicht in Ordnung sein, wenn der Motor beim Magnetcheck 200 - 300 U/Min. verliert?**

- A) beginnende Vergaservereisung
- B) fehlerhaftes Zündschloß
- C) ein Zündkerzedefekt
- D) Kurzschluß am Massekabel

---

170.3.8.6 - Typ: MC 128 EXT 12716.01.2007 Pkt.: 1,00

**127 Wie verhalten Sie sich bei leichter Propellerunwucht?**

- A) durch ruckartiges Gasgeben versuchen, wieder einen Gleichlauf herzustellen
- B) Triebwerk sofort abstellen, um ein Ausbrechen des Motors zu verhindern -Notlandung auf geeignetem Landefeld einleiten
- C) abwechselnd auf den linken und rechten Magneten schalten, damit alle Zündkerzen freibrennen und der Propeller wieder rund läuft
- D) Leistung des Motors reduzieren, auf nächsten geeigneten Flugplatz landen

---

170.3.8.7 - Typ: MC 129 EXT 12816.01.2007 Pkt.: 1,00

**128 Wenn der Motor stottert, kann das folgende Ursachen haben:**

- A) alle Antworten sind richtig
- B) Zündkerze oder Magnet ausgefallen
- C) Vereisung
- D) Gemisch zu reich

---

170.3.8.8 - Typ: MC 130 EXT 12916.01.2007 Pkt.: 1,00

**129 Welche Folgen können Kerben im Luftschraubenblatt haben?**

- A) sie verschlechtern den Wirkungsgrad des Propellers erheblich
- B) sie können zur verkehrten Umströmung der Luftschraube führen
- C) an den Kerben kann Korrosion beginnen
- D) sie können zum Bruch des Propellers führen

**130 Der Motor gibt plötzlich laut hämmernde Geräusche von sich und verursacht starkes Schütteln. Welche Bedeutung messen Sie dem bei und wie ist zu verfahren?**

- A) Propellerschaden, der zu einer Unwucht der Kurbelwelle geführt hat; auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen
- B) Schnee ist über den Lufteinlaß in das Triebwerk gekommen; Leistung erheblich verringern, bis der Schnee durch den Auslaß das Triebwerk wieder verlassen hat
- C) Triebwerk ist zu sehr verarmt worden, sofort Gemisch auf voll reich und in leichten Sinkflug gehen, bis das Triebwerk wieder abgekühlt ist
- D) es handelt sich um einen mechanischen Schaden am Triebwerk oder an der Luftschraube; Gas zurücknehmen, sofort notlanden

**131 Wie ist die Bedienungsfolge bei Motorausfall unmittelbar nach dem Start?**

- A) Zündung aus - Geländewahl - Brandhahn zu - Landeklappen
- B) Geländewahl - Brandhahn zu - Zündung aus - Gleitflug
- C) nachdrücken - Brandhahn schließen - Seitengleitflug
- D) drücken - Zündung und Hauptschalter aus - Brandhahn zu - Notlandung

**132 Der Zündschalter steht auf Stellung 1+2 (L+R oder Both). Der Hauptschalter (master switch) ist jedoch ausgeschaltet. Was kann passieren, wenn Sie unter diesen Umständen den Propeller von Hand durchdrehen?**

- A) die Magnete können überlastet werden
- B) die Zündkerzen können verrußen
- C) die Batterie kann überladen werden
- D) der Motor kann anspringen

**133 Wer gibt beim Anwerfen eines Triebwerkes von Hand die erforderlichen Kommandos?**

- A) Kommandos sind nicht erforderlich, Handzeichen genügen
- B) der Pilot, der im Führersitz sitzt
- C) derjenige, der anwirft; also nicht der Pilot
- D) muß von Fall zu Fall vorher abgesprochen werden

**134 Darf der Motor eines Flugzeuges von Hand angeworfen werden, wenn der Führersitz nicht besetzt ist?**

- A) ja, wenn Bremsklötze vorgelegt sind und der Pilot selbst das Flugzeug anwirft
- B) Flugzeuge dürfen grundsätzlich nicht von Hand angerissen werden, egal ob der Pilotensitz besetzt ist oder nicht
- C) laut LVR dürfen nur Flugzeuge bis 150 P5 von Hand angeworfen werden; bei leistungstärkeren Flugzeugen muß eine sachkundige Person im Pilotensitz sitzen
- D) unter keinen Umständen

**135 Was ist zu beachten, wenn das Triebwerk von Hand angeworfen werden soll?**

- A) daß der Propeller von der Seite durchgedreht wird, damit ich jederzeit den Pilotensitz erreichen kann, wenn der Motor anspringt
- B) es ist grundsätzlich verboten, ein Triebwerk von Hand anzuwerfen
- C) daß eine mit dem Anwerfen vertraute Person den Motor anwirft
- D) daß das Flugzeug gebremst ist und die Zündmagneten ausgeschaltet sind

**136 Aus welchem Grund dreht man die Luftschraube zurück?**

- A) der Motor hat zuviel Kraftstoff erhalten; Frischluft wird durch das Auslaßventil angesaugt
- B) der Motor hat zu wenig Kraftstoff erhalten und soll durch Rückwärtsdrehen zusätzlich Kraftstoff erhalten
- C) da das bi zu steif ist, versuche ich, durch Rückwärtsdrehen der Luftschraube das bi etwas flüssiger zu machen
- D) der Motor hat zuviel Kraftstoff erhalten; Frischluft wird beim Rückdrehen durch das Einlaßventil angesaugt

**137 Sie stellen auf einer Flugreise fest, daß aufgrund widriger Umstände Ihr Kraftstoffvorrat nicht ausreicht, den nächsten Flugplatz zu erreichen:**

- A) Sie wählen ehest den geeignetsten Landeplatz aus, stellen Windrichtung fest, machen zuerst einen geraden Probeanflug in geringerer Höhe, um die Bodenbeschaffenheit zu erkennen und landen beim nächsten Anflug mit Motorhilfe, wobei kurz vor dem Aufsetzen die Zündung ausgeschaltet wird
- B) Sie versuchen trotzdem den nächsten Flugplatz zu erreichen und machen eben widrigenfalls, wenn der Motor zu stottern beginnt, eine Notlandung, mit Motorhilfe als Schlepplandung wie gelernt
- C) Sie fliegen den Tank leer zur Gewichtsverminderung und machen dann auf dem gerade vorhandenen Gelände eine Notlandung ohne Motor, wie gelernt
- D) Sie führen die Landung auf dem gerade vorhandenen Gelände durch, wobei Sie ca. 600 m über Grund die Zündung ausschalten, um eventuelle Brandgefahr zu vermeiden

**138 Die Gegenwindkomponente ist wesentlich stärker geworden als vorhergesagt. Der Kraftstoffvorrat könnte unter Beachtung der notwendigen Reserven noch bis zum nächsten Flugplatz reichen. Wie verhalten Sie sich?**

- A) auf große Höhe steigen und dann mit gedrosseltem Motor im Gleitflug Strecke machen
- B) die maximale Reichweite durch eine niedrige Leistungseinstellung (entsprechend Flughandbuch) erhöhen
- C) kein Risiko eingehen und eine sofortige Notlandung einleiten
- D) mit Vollgas fliegen, um das Ziel schneller zu erreichen

**139 Sie tanken auf einem Privatflugplatz aus einem Kanister. Was verwenden Sie dazu?**

- A) einen Gummischlauch
- B) Trichter mit Rehhaut
- C) Trichter mit Sieb
- D) lediglich einen Plastikhandschlauch

**140 Während des Fluges stellen Sie starken Öldruckabfall fest. Die Öltemperaturanzeige bleibt aber konstant. Wie verhalten Sie sich?**

- A) alle Maßnahmen für eine sofortige Notlandung treffen
- B) Flug mit normaler Leistungseinstellung fortsetzen und auf dem nächstgeeigneten Flugplatz landen, auf eventuelle Notlandung vorbereiten
- C) Flug mit niedriger Leistungseinstellung fortsetzen und auf dem nächstgeeigneten Flugplatz landen
- D) mit erhöhter Leistung fliegen, da dadurch ein erhöhter Öldruck erzeugt wird

---

170.3.10.2 - Typ: MC 142 EXT 14116.01.2007 Pkt.: 1,00

**141 Der Öldruck sinkt, die Temperatur bleibt gleich, der Motor läuft normal weiter:**

- A) Sie verlieren Öl
- B) die Ölpumpe fördert nicht mehr
- C) das Öldruckmanometer ist defekt
- D) das Ölthermometer ist defekt

---

170.3.10.3 - Typ: MC 143 EXT 14216.01.2007 Pkt.: 1,00

**142 Während des Fluges fällt die Öldruckanzeige plötzlich aus. Sie müssen nun:**

- A) die Öltemperatur im Auge behalten; bleibt sie konstant, können Sie weiterfliegen
- B) bald landen, weil Sie das Motoröl verlieren
- C) gar nichts tun und weiterfliegen
- D) sofort landen, weil Brandgefahr besteht

---

170.3.10.4 - Typ: MC 144 EXT 14316.01.2007 Pkt.: 1,00

**143 Worauf ist nach dem Anspringen des Motors sofort zu achten?**

- A) daß sich der Öldruck innerhalb von 30 Sek. aufbaut
- B) daß der Magnetcheck durchgeführt wird und danach auf beide Magnete geschaltet wird
- C) daß erst im grünen Bereich der Öltemperaturanzeige gerollt werden darf
- D) daß das Triebwerk nicht mit überhöhter Drehzahl läuft und erst 3 Minuten Warmlaufzeit benötigt

---

170.3.10.5 - Typ: MC 145 EXT 14416.01.2007 Pkt.: 1,00

**144 Was kontrollieren Sie sofort nach dem Anlassen des Motors?**

- A) die Zylinderkopftemperatur
- B) die Öltemperatur
- C) den Treibstoffdruck
- D) den Öldruck

---

170.3.11.1 - Typ: MC 146 EXT 14516.01.2007 Pkt.: 1,00

**145 Während des Fluges bemerken Sie, daß schwarzer Rauch aus der Motorverkleidung dringt. Sie vermuten einen Vergaserbrand und unternehmen folgendes:**

- A) Zündung ausschalten und notlanden
- B) sofortige Notlandung
- C) Schließen des Brandhahnes, Vollgas geben und slippen
- D) Schließen des Brandhahnes, Vollgas geben und einen Sturzflug beginnen, damit die Flammen ausgelöscht werden

---

170.3.11.2 - Typ: MC 147 EXT 14616.01.2007 Pkt.: 1,00

**146 Wie wirkt es sich aus, wenn Sie bei Vergaserbrand am Boden den Motor weiterlaufen lassen?**

- A) die Flammen im Bereich des Ansaugsystems werden ins Motorinnere abgesaugt und erlöschen dann meist sehr schnell
- B) die Flammen können über die Benzinleitungen in den Tank zurückschlagen und zur Explosion führen
- C) durch die Flammen kann der Motor ausglühen
- D) es besteht die Gefahr, daß die Flammen auch auf andere brennbare Teile überspringen

---

170.3.11.3 - Typ: MC 148 EXT 14716.01.2007 Pkt.: 1,00

**147 Worin liegt die Gefahr, wenn bei kalter Witterung während des Anlaßvorganges zu sehr mit dem Gashebel gepumpt wird?**

- A) das Triebwerk kann absaufen und Vergaservereisung eintreten
- B) das Öl wird verdünnt
- C) das Triebwerk springt mit zu hoher Leistung an und kann dabei überdrehen
- D) es kann ein Triebwerksbrand entstehen

---

170.3.11.4 - Typ: MC 149 EXT 14816.01.2007 Pkt.: 1,00

**148 Warum sollten Sie dafür sorgen, daß beim Anlassen ein Feuerlöscher verfügbar ist?**

- A) Gefahr eines Triebwerksbrandes
- B) er muß nicht vorhanden sein, da Brandgefahr nicht gegeben ist
- C) durch Überbelastung des Bordnetzes besteht Kabelbrandgefahr
- D) wegen eventueller Funkenbildung beim Anlassen

---

170.3.12.1 - Typ: MC 150 EXT 14916.01.2007 Pkt.: 1,00

**149 Wie erreichen Sie den besten Wirkungsgrad Ihres Motors, wenn Sie auf einem Platz in 1700 m Höhe starten wollen?**

- A) ohne Klappen zügig starten und erst kurz vor der Abhebegeschwindigkeit die Klappen setzen, damit der Widerstand verringert wird und der Auftrieb plötzlich einsetzt
- B) normal starten, unter Berücksichtigung der Tatsache, daß ca. 20% mehr Startstrecke benötigt werden
- C) Motor auf Leistung bringen und Gemisch optimal verarmen und mit dieser Gemischhebelstellung starten
- D) Motor auf Leistung bringen, Klappen in Startstellung und Bremsen ruckartig loslassen

---

170.3.12.2 - Typ: MC 151 EXT 15016.01.2007 Pkt.: 1,00

**150 Mit zunehmender Höhe wird die Motorleistung geringer, da**

- A) der Sauerstoffanteil geringer wird
- B) die Temperatur abnimmt
- C) die Luftdichte abnimmt
- D) der Motor zu kalt wird

---

170.3.12.3 - Typ: MC 152 EXT 15116.01.2007 Pkt.: 1,00

**151 Wie erfolgt die richtige Korrektur des Treibstoff-Luftgemisches, wenn Sie mit eingeschalteter Vergaservorwärmung fliegen müssen?**

- A) durch Verarmen des Gemisches
- B) durch Steigen in eine größere Flughöhe
- C) durch Anreichern des Gemisches
- D) durch Einschalten der Treibstoffpumpe

---

170.3.12.4 - Typ: MC 153 EXT 15216.01.2007 Pkt.: 1,00

**152 Wie wird das Mischverhältnis Treibstoff-Luft beim Absinken von einem Höhenflug, wenn der Gemischreglerhebel nicht betätigt wird?**

- A) es wird ärmer
- B) es wird reicher
- C) Mischungsverhältnis ist nur von der Temperatur abhängig
- D) es bleibt unverändert

**153 Welche Wirkung hat die richtige Betätigung des Gemischreglerhebels auf das Gemisch anlässlich eines Höhenfluges?**

- A) die Luftzufuhr wird erhöht
- B) die Treibstoffzufuhr wird erhöht
- C) die Treibstoffzufuhr wird verringert
- D) die Luftzufuhr wird verringert

**154 Wie wird ein mit Gemischregler ausgerüsteter Flugzeugmotor normalerweise abgestellt?**

- A) indem der Gemischreglerhebel ganz auf "arm" gestellt wird
- B) durch Schließen des Triebstoffhahnes
- C) durch Ausschalten der Zündung
- D) durch Ausschalten des Hauptschalters

**155 Sie fliegen in 8000 ft Höhe mit verarmtem Gemisch und stellen fest, daß die Zylinderkopftemperatur rasch ansteigt. Was bedeutet das?**

- A) zu wenig Kühlung, sofort in den Sinkflug übergehen
- B) beginnende Vergaservereisung, sofort Vorwärmung ziehen
- C) auf Öltemperatur achten und bei weiterem Ansteigen der Öltemperatur sofort notlanden
- D) zu armes Gemisch, sofort reicher stellen

**156 Während des Landeanfluges fängt es plötzlich stark zu regnen an. Welchen Einfluß hat der Regen auf die Flugeigenschaften Ihres Flugzeuges?**

- A) die Überziehggeschwindigkeit wird geringer, deshalb muß mit erhöhter Geschwindigkeit angefliegen werden
- B) das Gewicht des Flugzeuges wird größer, dadurch erhöht sich auch die Sinkrate
- C) die Oberziehggeschwindigkeit liegt höher, es muß also schneller angefliegen werden
- D) keinen Einfluß, denn durch die Fluggeschwindigkeit werden die Wassertropfen wieder weggeweht

**157 Welches ist die größte Gefahr beim Einflug in Schneefall?**

- A) erhöhte Vergaservereisungsgefahr
- B) schlagartiger Verlust der Flugsicht
- C) schlagartige Zellenvereisung
- D) überhöhte Gewichtszunahme

**158 Welche Gefahr entsteht beim Durchflug durch unterkühlten Regen?**

- A) mangelhafte Fahrtmesseranzeige
- B) stark reduzierte Horizontalsicht
- C) starke plötzliche Abkühlung der Flügeloberseite
- D) veränderte aerodynamische und statische Verhältnisse durch massiven Eisansatz

**159 Sie kommen im Reiseflug unerwartet in einen kräftigen Hagelschauer. Die richtigen Maßnahmen sind:**

- A) Geschwindigkeit erhöhen, Vergaservorwärmung ziehen und Schauer möglichst schnell verlassen
- B) Geschwindigkeit reduzieren, Vergaservorwärmung ziehen, Schauer möglichst schnell verlassen
- C) grundsätzlich mit Unterstützung der Kreiselinstrumente auf Kurs weiterfliegen
- D) Geschwindigkeit stark reduzieren, Landeklappen voll ausfahren, Schlechtwetterfenster öffnen und Schauer mit Mindestfahrt verlassen

**160 Ihr Flugzeug ist mit allen Kreiselinstrumenten ausgerüstet. Bei einer stark dunstigen Wetterlage können Sie den Horizont beim Flug gegen die Sonne kaum erkennen. Wie können Sie Ihre Fluglage zusätzlich kontrollieren?**

- A) anhand des Steuer- und Sitzdruckes
- B) durch Feststellung des Fahrtgeräusches
- C) mit Hilfe des künstlichen Horizontes
- D) mit Hilfe des Fahrtmessers

**161 Warum ist das Fliegen entlang einer Autobahn bei Hochnebel oder relativ geringer Wolkenuntergrenze mitunter gefährlich?**

- A) weil bei Hochnebel mit erheblicher Sichtverschlechterung gerechnet werden muß
- B) weil bei ansteigendem Gelände die Autobahn in die Hochnebeldecke steigen kann
- C) weil während des ganzen Fluges mit Vergaservereisung gerechnet werden muß
- D) weil bei geringer Wolkenuntergrenze erhöhte Vereisungsgefahr besteht

**162 Sie landen mit einem Heckradflugzeug mit starkem Seitenwind von links. Welchen Ruderausschlag machen Sie nach dem Aufsetzen?**

- A) links Seitenruder
- B) Querruder links, Seitenruder links
- C) gar keinen und Querruder links
- D) rechts Seitenruder

**163 Sie rollen bei starkem Seitenwind von vorne. Wie müssen Sie den Steuerknüppel halten?**

- A) im Mittelstellung
- B) vollständig gedrückt und neutral
- C) in Windrichtung und gedrückt
- D) gegen den Wind und gezogen

**164 Die für ein Flugzeug höchstzulässige Seitenwindkomponente kann dem Flughandbuch entnommen werden. Die Komponente bezieht sich auf eine Windrichtung zur Landebahn von**

- A) 90°
- B) 30°
- C) 15°
- D) 45°

---

170.4.3.4 - Typ: MC 166 EXT 16516.01.2007 Pkt.: 1,00

**165 Sie sind bei starkem böigem Wind (Spitze bis 35 kt) auf einem Flugplatz gelandet. In der weiteren Folge würden Sie:**

- A) Motor sofort abstellen, aussteigen und das Flugzeug an der Tragfläche festzuhalten versuchen
- B) Motor laufen lassen, gegen den Wind gedreht warten und vom Flugplatzhalter Rollhilfe anfordern
- C) vorsichtig und langsam zur Abstellfläche rollen
- D) so schnell als möglich seitlich aus der Piste rollen und Rollhilfe anfordern

---

170.4.3.5 - Typ: MC 167 EXT 16616.01.2007 Pkt.: 1,00

**166 Was müssen Sie bei einem Bugradflugzeug bei einem Start mit starkem Seitenwind beachten, wenn für diesen Fall keine besonderen Vorschriften im Flughandbuch angegeben sind?**

- A) Bugrad möglichst lange am Boden halten
- B) Bugrad möglichst schnell entlasten, damit das Flugzeug nicht seitlich versetzt wird
- C) Start sofort abbrechen, sobald das Bugrad zu flattern anfängt
- D) genauso verhalten wie bei einem Start, bei dem der Wind von vorne kommt

---

170.4.3.6 - Typ: MC 168 EXT 16716.01.2007 Pkt.: 1,00

**167 Was muß man während einer Landung bei starkem, böigem Wind besonders beachten?**

- A) die Landeklappen dürfen nicht ausgefahren werden
- B) mit erhöhter Geschwindigkeit anfliegen, um beim plötzlichen Nachlassen des Windes nicht durchzusacken
- C) grundsätzlich in Dreipunktlage aufsetzen
- D) mit verminderter Geschwindigkeit anfliegen, um die Zellenbelastung zu verringern

---

170.4.3.7 - Typ: MC 169 EXT 16816.01.2007 Pkt.: 1,00

**168 Wie starten Sie bei starkem Seitenwind?**

- A) zügig Gas geben und das Bugrad möglichst schnell entlasten
- B) sofort nach dem Abheben das Flugzeug in den Wind drehen
- C) langsam Gas geben, um ein Ausbrechen zur Windseite zu verhindern
- D) mit genügend Querruderausschlag zur Windseite

---

170.4.4.1 - Typ: MC 170 EXT 16917.01.2007 Pkt.: 1,00

**169 Sie fliegen auf der rechten Seite eines Talflugweges. Plötzlich kommen sie in ein starkes Abwindgebiet. Das Variometer zeigt Ihnen 2000 ft/min Sinken und auf dem Fahrtmesser sehen Sie, dass die Eigengeschwindigkeit rapid abnimmt. Sie verhalten sich darauf wie folgt:**

- A) Vollgas geben, Kurs und Richtung beibehalten
- B) Nachdrücken, Motorleistung erhöhen und nach links zur Talmitte wegdrehen
- C) Vollgas geben und ziehen, um die Höhe zu halten
- D) Vollgas geben und eine Steigflugkurve zur Talmitte beginnen

---

170.4.5.1 - Typ: MC 171 EXT 17016.01.2007 Pkt.: 1,00

**170 Sie kommen von einem Überlandflug zurück. Über Ihrem Flugplatz verhindert ein dichter, lokaler Schauer die Erdsicht. Was unternehmen Sie?**

- A) außerhalb des Schauers warten, notfalls Ausweichplatz anfliegen
- B) Kompaßkurs festlegen und Flugplatz anfliegen, dabei immer die Kompaßrichtung der Landebahn einhalten
- C) in den Schauer einfliegen und bei mangelnder Erdsicht das Fenster öffnen, um seitlich die nötige Erdsicht zu erhalten
- D) mittels QDM zum Flugplatz führen lassen und landen

---

170.4.5.2 - Typ: MC 172 EXT 17116.01.2007 Pkt.: 1,00

**171 Bei Antreffen eines lokalen Gewitters auf Kurs:**

- A) Gewitter seitlich umfliegen
- B) Gewitter mit erhöhter Fahrt unterfliegen (150 m vertikaler Wolkenabstand)
- C) Gewitter überfliegen
- D) Gewitter mit verminderter Fahrt und ausgefahrenen Klappen unterfliegen

---

170.4.5.3 - Typ: MC 173 EXT 17216.01.2007 Pkt.: 1,00

**172 Welche der nachfolgend aufgeführten Wirkungen können beim Blitzschlag in ein Flugzeug auftreten?**

- A) Ausfall der Propellerverstellung (bei verstellbarem Propeller), Ausfall von VOR und ADF, Störung des Funkverkehrs
- B) Blendung der Besatzung, Störung der Zündanlage, Ansprechen der Überziehwarnanlage
- C) Fehlanzeige des Magnetkompasses, Störung der elektronischen Geräte, Blendung der Besatzung
- D) Ausfall der gesamten Elektronik, Elektrisierung der Steuerorgane, Abschmelzen der Funkantennen

---

170.4.5.4 - Typ: MC 174 EXT 17316.01.2007 Pkt.: 1,00

**173 Welche beiden der folgenden Wettererscheinungen, die im Zusammenhang mit Gewittern auftreten können, stellt für die Sichtflugpiloten die größte Gefahr dar?**

- A) Druckfall, Hagel
- B) Temperaturrückgang, Vereisung
- C) Hagel, Turbulenz
- D) Regenschauer

---

170.4.6.1 - Typ: MC 175 EXT 17416.01.2007 Pkt.: 1,00

**174 Wie verhalten Sie sich, wenn Sie im Reiseflug eine Zone mit heftiger Turbulenz durchfliegen müssen?**

- A) Sie verringern die Geschwindigkeit und fahren die Landeklappen zur Hälfte aus
- B) Sie halten die Geschwindigkeit im grünen Bereich des Geschwindigkeitsmessers
- C) Sie verringern die Geschwindigkeit und fahren die Landeklappen vollständig aus
- D) Sie erhöhen die Geschwindigkeit und halten sie im gelben Bereich des Geschwindigkeitsmessers

---

170.4.6.2 - Typ: MC 176 EXT 17516.01.2007 Pkt.: 1,00

**175 Welche Stellung der Landeklappen wählen Sie in der Regel für einen Endanflug bei starker Turbulenz?**

- A) Landeklappenstellung egal
- B) Landeklappen vollständig ausgefahren
- C) Landeklappen 3/4
- D) Landeklappen vollständig eingefahren oder in Startstellung

---

170.4.6.3 - Typ: MC 177 EXT 17616.01.2007 Pkt.: 1,00

**176 Sie fliegen in einem Gebiet mit großer Turbulenz. Wie verhalten Sie sich?**

- A) Sie halten auf jeden Fall die Fahrtmesseranzeige im grünen Bereich, sodaß auch beim Durchfliegen von Böen der Zeiger des Fahrtmessers im grünen Bereich bleibt, vermeiden jedoch ein Fliegen mit geringer Fahrt
- B) Sie erhöhen die Geschwindigkeit, um schneller durch das Turbulenzgebiet zu kommen
- C) Sie fliegen mit Mindestfahrt, um das Flugzeug nicht zu stark zu beanspruchen
- D) Sie fliegen maximal mit der sogenannten Manövergeschwindigkeit, vermeiden jedoch ein Fliegen mit geringer Fahrt

---

170.4.7.1 - Typ: MC 178 EXT 17716.01.2007 Pkt.: 1,00

**177 Flüge im Gebirge können besonders dadurch gefährlich werden, daß**

- A) Funknavigationsanlagen schlechter empfangen werden können
- B) schroffe Felsgrate das Flugzeug beschädigen können
- C) Abwindzonen durch Motorleistung nicht überbrückt werden können
- D) starke Aufwinde das Flugzeug in große Höhe heben und dadurch Gefahr für den Piloten durch Sauerstoffmangel entsteht

---

170.4.7.2 - Typ: MC 179 EXT 17816.01.2007 Pkt.: 1,00

**178 Sie beabsichtigen, einen am Ende eines sehr schmalen und rasch ansteigenden Tales liegenden Gebirgspäß zu durchfliegen. Wo sollten Sie die dazu erforderliche Flughöhe erreicht haben?**

- A) erst im Paß selbst
- B) kurz vor dem Paß
- C) vor dem Einflug in das Tal
- D) laut den gesetzlichen Vorschriften mindestens 600 m vor der Paßhöhe

---

170.4.7.3 - Typ: MC 180 EXT 17917.01.2007 Pkt.: 1,00

**179 Wie machen Sie in der Regel den Anflug auf einen Gebirgspäß, um diesen bei ruhigem Wetter zu überfliegen?**

- A) mitten in den Paß hinein
- B) von der Seite, dem rechten Hang entlang fliegend
- C) von der Seite, dem linken Hang entlang fliegend
- D) steigend

---

170.4.8.1 - Typ: MC 181 EXT 18016.01.2007 Pkt.: 1,00

**180 Was muß der Pilot während eines Streckenfluges tun, um die Druckhöhe, in der er fliegt, herauszufinden?**

- A) einfach den Höhenmesser ablesen, da dieser in Druckhöhe geeicht ist
- B) absolute Höhe von der wahren Höhe abziehen
- C) Dichtehöhe von der angezeigten Höhe abziehen
- D) Subskala auf 1013,2 Millibar stellen und die Höhenmesseranzeige ablesen

---

170.4.8.2 - Typ: MC 182 EXT 18116.01.2007 Pkt.: 1,00

**181 Bei einem Flug von einem Hochdruckgebiet in ein Gebiet niedrigen Druckes**

- A) bleibt die Höhenmesser-Anzeige unbeeinflusst
- B) muß die Fahrtmesser-Anzeige berichtigt werden
- C) ist die Höhenmesseranzeige zu klein
- D) ist die Höhenmesser-Anzeige zu groß

---

170.4.8.3 - Typ: MC 183 EXT 18217.01.2007 Pkt.: 1,00

**182 Sie fliegen mit einer Höhenmesseranzeige von 3000 ft mit einem eingestellten QNH von 1005 mb. Das richtige QNH ist jedoch 1010 mb. Was würde Ihr Höhenmesser bei richtiger QNH-Einstellung anzeigen?**

- A) 3150 ft
- B) 3000 ft
- C) 2850 ft
- D) die Platzhöhe

---

170.4.8.4 - Typ: MC 184 EXT 18316.01.2007 Pkt.: 1,00

**183 Bei einem Überlandflug sind Bergketten zu überqueren. Zur Einhaltung einer erforderlichen Sicherheitshöhe ist folgende Höhenmessereinstellung die günstigste:**

- A) regionales QNH, wenn vorhanden
- B) QFF
- C) Standard-Atmosphäre 1013,2 mb
- D) OFE des Abflug- oder Zielflugplatzes; je nachdem, welcher näher liegt

---

170.4.8.5 - Typ: MC 185 EXT 18416.01.2007 Pkt.: 1,00

**184 Bei VFR-Flügen in Höhen über 3.000 ft GND wird der Höhenmesser eingestellt auf:**

- A) 1013,2 mb oder 29,92 inches Hg
- B) ONH
- C) Standard QNH
- D) QFE

---

170.4.8.6 - Typ: MC 186 EXT 18516.01.2007 Pkt.: 1,00

**185 Sie fliegen mit einer konstanten Höhenmesseranzeige von 3.500 ft auf ein Tiefdruckgebiet zu. Ihre Höhe über dem Meeresniveau wird nun**

- A) zuerst größer und dann gleichbleibend
- B) geringer
- C) gleichbleibend
- D) größer

---

170.4.8.7 - Typ: MC 187 EXT 18616.01.2007 Pkt.: 1,00

**186 Wie hoch ist die Standardtemperatur in NN?**

- A) 0° C
- B) -10°C
- C) 15°C
- D) 10°C

---

170.4.8.8 - Typ: MC 188 EXT 18716.01.2007 Pkt.: 1,00

**187 Wie heißt ,die Höhenmessereinstellung auf Luftdruck in Platzhöhe bezogen?**

- A) QFF
- B) QDR
- C) QFE
- D) QDM

---

170.5.1.1 - Typ: MC 189 EXT 18816.01.2007 Pkt.: 1,00

**188 Für eine Notlandung steht Ihnen eine geneigte Fläche zur Verfügung. Wie landen Sie?**

- A) gegen den Wind in den Boden slippen
- B) bergab, gegen den Wind
- C) prinzipiell bergauf
- D) prinzipiell gegen den Wind

---

170.5.1.2 - Typ: MC 190 EXT 18917.01.2007 Pkt.: 1,00

**189 Sie sind gezwungen, eine Notlandung vorzunehmen. Das einzige, Ihnen zur Verfügung stehende Gelände weist eine starke Neigung auf und Sie haben nur die Möglichkeit, hangaufwärts zu landen. Mit welcher Geschwindigkeit führen Sie den Endanflug aus?**

- A) mit der Geschwindigkeit für das geringste Sinken
- B) mit normaler Gleitgeschwindigkeit
- C) mit reduzierter Gleitgeschwindigkeit
- D) mit erhöhter Gleitgeschwindigkeit

---

170.5.1.3 - Typ: MC 191 EXT 19016.01.2007 Pkt.: 1,00

**190 Sie befinden sich während einer Notlandung mit stehendem Triebwerk im Queranflug zu dem ausgesuchten Notlandefeld. Wie korrigieren Sie Ihren Kurs, wenn Sie feststellen, daß Sie zu hoch sind?**

- A) stark nachdrücken, damit ich tiefer komme
- B) Landeklappen voll ausfahren und gewählten Kurs weiterfliegen
- C) Queranflug weiter ausholen, dabei aber immer das Landefeld im Auge behalten und rechtzeitig einkurven zum Endteil
- D) Kurs beibehalten und lieber mit großer Höhenreserve das Landefeld anfliegen

---

170.5.1.5 - Typ: MC 193 EXT 19216.01.2007 Pkt.: 1,00

**191 Wie führen Sie den Anflug aus, wenn Sie durch einen Motorbrand zu einer Notlandung gezwungen werden?**

- A) mit minimaler Geschwindigkeit
- B) im normalen Gleitflug
- C) mit stark erhöhter Geschwindigkeit
- D) seitwärts schiebend, eventuell mit Slip bis kurz vor dem Aufsetzen

---

170.5.2.1 - Typ: MC 194 EXT 19316.01.2007 Pkt.: 1,00

**192 Wann müssen bei einer Wasserlandung die Schwimmwesten aufgeblasen werden?**

- A) die Schwimmwesten müssen während des ganzen Fluges über das Wasser aufgeblasen sein
- B) bei glatter See erst nach dem Verlassen des Flugzeuges, bei rauher See bereits vor dem Aufsetzen auf die Wasseroberfläche
- C) kurz vor dem Aufsetzen auf die Wasseroberfläche
- D) erst nach dem Verlassen des Flugzeuges

---

170.5.3.1 - Typ: MC 195 EXT 19416.01.2007 Pkt.: 1,00

**193 Welche Landerichtung wählen Sie für eine Notlandung auf einem ruhigen See in der Nähe des Ufers?**

- A) rechtwinkelig zum Ufer gegen den offenen See
- B) schräg zum Ufer
- C) rechtwinkelig zum Ufer gegen das Land
- D) parallel zum Ufer

**194 Die richtigen Maßnahmen um eine Notlandung auf dem Wasser durchzuführen sind**

- A) Anschnallgurte auf festen Sitz überprüfen, Kabinenhaube oder -türen entriegeln, mit ausgefahrenen Klappen mit Mindestfahrt aufsetzen
- B) Anschnallgurte auf festen Sitz überprüfen, nicht über der Wasseroberfläche so überziehen, daß das Flugzeug ins Wasser fällt
- C) Schultergurte lösen, Schlechtwetterfenster öffnen, im Seitengleitflug aufsetzen
- D) Anschnallgurte auf festen Sitz überprüfen, Belüftung schließen, flach mit leicht überhöhter Fahrt aufsetzen

**195 Wie führen Sie eine Notlandung auf dem Wasser aus?**

- A) kurz vor dem Aufsetzen das Flugzeug ruckartig überziehen, damit das Rumpfende zuerst in das Wasser taucht
- B) mit Überfahrt und im leichten Gleitflug auf der Wasseroberfläche aufsetzen
- C) im Seitengleitflug in das Wasser slippen, damit die Aufprallenergie erst vor dem Flügel aufgefangen wird
- D) mit Mindestfahrt und ausgefahrenen Klappen auf der Wasseroberfläche aufsetzen

**196 Wie verhalten Sie sich bei einer Notlandung in bergigem Gelände?**

- A) gegen den Wind anfliegen und landen, auf Hindernisse achten
- B) quer zum Hang landen, ohne Rücksicht auf die Windrichtung
- C) mit Mindestfahrt hangabwärts landen und danach an den Boden drücken
- D) nach Möglichkeit hangaufwärts landen, Verwirbelung und Leewirkung beachten

**197 Bei einer Notlandung bleibt Ihnen nur ein weicher Acker. Wie verhalten Sie sich?**

- A) Anschnallgurte anziehen, mit Mindestgeschwindigkeit aufsetzen, Steuerknüppel voll gezogen bis zum Stillstand und auf eventuellen Überschlag gefaßt sein
- B) nach dem Aufsetzen durch wechselseitiges Bremsen einen Schlittereffekt erzeugen
- C) Anschnallgurte anziehen, Anfluggeschwindigkeit erhöhen und mit leicht gezogenem Höhenruder eine Schwanzlandung machen
- D) mit Mindestgeschwindigkeit aufsetzen, mit Überschlag rechnen, deshalb losschnallen und die Tür vorher öffnen

**198 Wie führen Sie eine Notlandung (kein Motorausfall) auf einem Gelände mit hohem Bewuchs durch?**

- A) Flugzeug im überzogenen Flugzustand hineinfallen lassen
- B) Oberfläche des Bewuchses als Boden annehmen und Flugzeug mit Mindestfahrt aufsetzen
- C) Flugzeug mit Gas in den Bewuchs hineinschleppen
- D) Fahrt halten und Flugzeug an den Boden drücken, Bewuchs als Bremse nutzen

**199 Wie verhalten Sie sich bei einer Landung in hohem Getreide?**

- A) in ca. 50 cm bis 1 m Höhe über dem Boden das Flugzeug in Mindestfahrt bringen und das Höhenruder ruckartig nach hinten ziehen, damit das Flugzeug in das Getreide fällt
- B) Getreideoberfläche als Boden annehmen, mit erhöhter Geschwindigkeit gegen den Wind aufsetzen
- C) mit geringer Fahrtüberhöhung den Widerstand der Getreidespitzen zur Verkürzung der Landestrecke ausnutzen
- D) Getreideoberfläche als Boden annehmen, Landeklappen voll ausfahren, mit geringer Überziehgeschwindigkeit gegen den Wind aufsetzen

**200 Sie haben während des Fluges Kabelbrand. Welche der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen ergreifen Sie?**

- A) Hauptschalter aus, Fenster und Heizung zu, Lüftung zu
- B) Fenster auf, gegebenenfalls Tür auf und slippen, Zündung aus
- C) Funkgeräte aus, Kabinenlüftung und Heizung auf
- D) Kraftstoffhahn zu, Vollgas, Notlandung vorbereiten

**201 Wie reagieren Sie, wenn bei einem Triebwerksbrand Feuerlöscher von außen eingesetzt werden?**

- A) Brandhahn zu und mit Leerlaufdrehzahl Triebwerk laufen lassen
- B) Brandhahn zu und Vollgas geben
- C) Motorlauf sofort stoppen, Hauptschalter aus, Zündung aus, Flugzeug sofort verlassen
- D) Handbremse anziehen, Brandhahn zu, Vollgas und Flugzeug sofort verlassen

**202 Worauf ist beim Betanken im Hinblick auf Brandgefahr zu achten?**

- A) Zündung und Magnete aus, Erdungskabel anbringen
- B) offenes Feuer vermeiden, Rauchverbot befolgen, Erdungskabel anbringen
- C) Personen aussteigen, in jedem Fall durch einen Lappen tanken, Feuerlöscher bereithalten
- D) Erdkabel unbedingt am Triebwerk anbringen, Brandschutz bereitstellen

**203 Warum darf bei Start und Landung an Bord nicht geraucht werden?**

- A) damit bei plötzlicher Betriebsstörung mit Bruchfolge die Brand- bzw. Explosionsgefahr verringert wird
- B) in Leichtflugzeugen darf grundsätzlich nicht geraucht werden
- C) damit keine Zigarettenkippen auf den Flugzeugboden fallen
- D) um den Piloten nicht abzulenken und zu beeinträchtigen

Examination

---

1)	C	1,00 P.
2)	B	1,00 P.
3)	B	1,00 P.
4)	B	1,00 P.
5)	D	1,00 P.
6)	D	1,00 P.
7)	B	1,00 P.
8)	B	1,00 P.
9)	D	1,00 P.
10)	B	1,00 P.
11)	C	1,00 P.
12)	A	1,00 P.
13)	C	1,00 P.
14)	D	1,00 P.
15)	C	1,00 P.
16)	C	1,00 P.
17)	D	1,00 P.
18)	C	1,00 P.
19)	D	1,00 P.
20)	C	1,00 P.
21)	D	1,00 P.
22)	A	1,00 P.
23)	B	1,00 P.
24)	A	1,00 P.
25)	C	1,00 P.
26)	D	1,00 P.
27)	B	1,00 P.
28)	A	1,00 P.
29)	D	1,00 P.
30)	C	1,00 P.
31)	B	1,00 P.
32)	B	1,00 P.
33)	A	1,00 P.
34)	D	1,00 P.
35)	C	1,00 P.
36)	A	1,00 P.
37)	B	1,00 P.
38)	D	1,00 P.
39)	B	1,00 P.
40)	D	1,00 P.
41)	C	1,00 P.
42)	C	1,00 P.
43)	B	1,00 P.
44)	C	1,00 P.
45)	C	1,00 P.
46)	B	1,00 P.
47)	B	1,00 P.
48)	A	1,00 P.
49)	A	1,00 P.
50)	D	1,00 P.
51)	B	1,00 P.
52)	A	1,00 P.

53)	C	1,00 P.
54)	D	1,00 P.
55)	A	1,00 P.
56)	D	1,00 P.
57)	C	1,00 P.
58)	B	1,00 P.
59)	C	1,00 P.
60)	B	1,00 P.
61)	C	1,00 P.
62)	D	1,00 P.
63)	B	1,00 P.
64)	C	1,00 P.
65)	C	1,00 P.
66)	B	1,00 P.
67)	D	1,00 P.
68)	D	1,00 P.
69)	B	1,00 P.
70)	A	1,00 P.
71)	B	1,00 P.
72)	C	1,00 P.
73)	C	1,00 P.
74)	D	1,00 P.
75)	D	1,00 P.
76)	C	1,00 P.
77)	D	1,00 P.
78)	D	1,00 P.
79)	A	1,00 P.
80)	A	1,00 P.
81)	D	1,00 P.
82)	B	1,00 P.
83)	A	1,00 P.
84)	A	1,00 P.
85)	B	1,00 P.
86)	D	1,00 P.
87)	D	1,00 P.
88)	D	1,00 P.
89)	C	1,00 P.
90)	D	1,00 P.
91)	D	1,00 P.
92)	D	1,00 P.
93)	A	1,00 P.
94)	C	1,00 P.
95)	B	1,00 P.
96)	B	1,00 P.
97)	C	1,00 P.
98)	B	1,00 P.
99)	A	1,00 P.
100)	C	1,00 P.
101)	B	1,00 P.
102)	B	1,00 P.
103)	A	1,00 P.
104)	B	1,00 P.

Examination

---

105)	B	1,00 P.
106)	D	1,00 P.
107)	C	1,00 P.
108)	B	1,00 P.
109)	C	1,00 P.
110)	C	1,00 P.
111)	D	1,00 P.
112)	B	1,00 P.
113)	D	1,00 P.
114)	B	1,00 P.
115)	B	1,00 P.
116)	A	1,00 P.
117)	B	1,00 P.
118)	C	1,00 P.
119)	A	1,00 P.
120)	C	1,00 P.
121)	A	1,00 P.
122)	A	1,00 P.
123)	A	1,00 P.
124)	C	1,00 P.
125)	B	1,00 P.
126)	C	1,00 P.
127)	D	1,00 P.
128)	A	1,00 P.
129)	D	1,00 P.
130)	D	1,00 P.
131)	D	1,00 P.
132)	D	1,00 P.
133)	C	1,00 P.
134)	D	1,00 P.
135)	C	1,00 P.
136)	A	1,00 P.
137)	A	1,00 P.
138)	B	1,00 P.
139)	B	1,00 P.
140)	B	1,00 P.
141)	C	1,00 P.
142)	A	1,00 P.
143)	A	1,00 P.
144)	D	1,00 P.
145)	C	1,00 P.
146)	A	1,00 P.
147)	A	1,00 P.
148)	A	1,00 P.
149)	C	1,00 P.
150)	C	1,00 P.
151)	A	1,00 P.
152)	A	1,00 P.
153)	C	1,00 P.
154)	A	1,00 P.
155)	D	1,00 P.
156)	C	1,00 P.

Examination

---

157)	B	1,00 P.
158)	D	1,00 P.
159)	B	1,00 P.
160)	C	1,00 P.
161)	B	1,00 P.
162)	D	1,00 P.
163)	D	1,00 P.
164)	A	1,00 P.
165)	B	1,00 P.
166)	A	1,00 P.
167)	B	1,00 P.
168)	D	1,00 P.
169)	B	1,00 P.
170)	A	1,00 P.
171)	A	1,00 P.
172)	C	1,00 P.
173)	C	1,00 P.
174)	B	1,00 P.
175)	D	1,00 P.
176)	D	1,00 P.
177)	C	1,00 P.
178)	C	1,00 P.
179)	B	1,00 P.
180)	D	1,00 P.
181)	D	1,00 P.
182)	A	1,00 P.
183)	A	1,00 P.
184)	A	1,00 P.
185)	B	1,00 P.
186)	C	1,00 P.
187)	C	1,00 P.
188)	C	1,00 P.
189)	D	1,00 P.
190)	C	1,00 P.
191)	D	1,00 P.
192)	D	1,00 P.
193)	D	1,00 P.
194)	A	1,00 P.
195)	D	1,00 P.
196)	D	1,00 P.
197)	A	1,00 P.
198)	B	1,00 P.
199)	D	1,00 P.
200)	A	1,00 P.
201)	C	1,00 P.
202)	B	1,00 P.
203)	A	1,00 P.