



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Der skal være ICAO-kort til rådighed ved løsningen af spørgsmålene. Derudover kan der være behov for andre hjælpemidler – herunder adgang til internettet.

Flyvningen forudsættes at foregå den 5.6.2015, og piloterne Arne og Børge har planlagt en 315 km flad trekant fra Skrydstrup til Herning flyveplads og videre til Flensborg flyveplads lige syd for grænsen. Flyvningen vil foregå i klubbens tosædede svævefly DG1000T OY-XFB, som piloterne er omskolet til. Starten vil foregå i spilstart, men piloterne vil formentlig slå turbomotoren ud lige efter udkobling for at få lidt mere højde på.

De efterfølgende flyvninger tager udgangspunkt i FSN Skrydstrup Svæveflyveklub, som ligger i kontrolleret luftrumsklasse D, og hvor der i klubben foregår svæveflyvning, motorsvæveflyvning og flyvning med UL-fly. Baneretningen er 10/28.

Arne har 315 timers flyvetid i sin svæveflyve-logbog og må flyve både almindelige svævefly og motorsvævefly (TMG-rettighed). Han er ikke instruktør. Børge har 220 timer i logbogen og samme rettigheder som Arne samt yderligere rettighed på sit s-certifikat til at flyve UL-fly – klasse B (rorstyrede UL-fly). I sin UL-logbog har Børge 120 timers UL-flyvetid. Børge er heller ikke instruktør. Begge piloter har passagertilladelse på svævefly – herunder på DG1000T.

Arne har aflagt PFT/S den 12.10.2014, og helbredsgodkendelsen udløber den 15.1.2016 og bærer påtegningen "VDL" (skal bære briller til afstandsbrug). Arne har radiocertifikat N-BEG med sprogniveau 5, og det udløber den 31.3.2016. Siden sit PFT har Arne fløjet 15 timer og 28 starter og landinger fordelt på svævefly og motorsvævefly.

Børge har aflagt PFT/S den 15.4.2014 og helbredsgodkendelsen udløber den 17.9.2017. Børge har siden sit PFT og frem til 31.8.2014 fløjet næsten 40 timer og 32 starter og landinger. Herefter har Børge været udstationeret i udlandet, og er kommet hjem igen i starten af marts måned 2015. Flyvningen med Børge er hans første svæveflyvning efter hjemkomsten, men han gennemgik og bestod PFT/UL for to uger siden. Børge har N-BEG med sprogniveau 4, som udløber den 30.9.2015.

Vejrudsigten nævner, at der er instabil koldluft over området, og de to piloter konkluderer, at der vil komme god termik. Sidst på dagen vil der komme et frontoptræk fra nordvest med høje skyer, og sigtbarheden vil gradvist blive dårligere.

METAR eksp 050750z 29007kt 9999 few035 nosig

METAR ekbi 050750z 30008kt 9999 sct040 nosig

TAF-FC eksp 050550z 0506/0515 30010kt 9999 sct035 becmg 0513/0514 26011kt 9000 bkn070
becmg 0514/0515 19013kt 7000 bkn025 -ra

TAF-FT ekbi 050525z 0506/0606 31011kt 9999 sct040 becmg 0515/0517 27011kt 8000 bkn120
becmg 0517/0519 27012kt becmg 1517/1519 20012kt 7000 bkn025 -ra

DG1000T"ens vedligeholdelsesstatus ser ud som følger:

Frigivet til <i>(hvad der kommer først)</i>			Udført dato	M-kontr / S-nr	Underskrift
Starter	Timer	Dato			
2000	3000	15-04-2016	17-01-2015	M-1541	Math. Konrad

Flyets status den 5.6.2015 er 1832 starter, 1902 timer og flyets ARC er gældende til den 15.4.2016.



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Piloten og hans rettighed:

Spørgsmål 1:

Arnes helbredsgodkendelse er gyldig til den 15.1.2016

- a) *Hvad betyder det i praksis, at godkendelsen har påtegningen "VDL" (briller til afstandsbrug)?*

Spørgsmål 2:

Arne har aflagt PFT-S indenfor 24 måneders fristen.

- a) *Gælder dette PFT også for dagens flyvning på en DG1000T, der startes i spilstart og muligvis flyves med motor?*
- b) *Hvad skal der i øvrigt til, for at PFT'et fra den 12.10.2014 stadig er gyldigt?*
- c) *Må Arne flyve med passagerer?*
- d) *Hvad skal Arne gøre, når hans sprogniveau på N-BEG udløber den 31.3.2016?*

Spørgsmål 3:

Børge har aflagt PFT-S indenfor 24 måneders fristen, men har ikke fløjet siden den 31.8.2014. Børges helbredsgodkendelse udløber først i 2017.

- a) *Har Børge en gyldig rettighed på sit s-certifikat til svæveflyvning?*
- b) *Kan PFT/UL erstatte et PFT/S, når man flyver UL på et s-certifikat?*
- c) *Hvem er fartøjschef på denne flyvning, hvor både Arne og Børge flyver med?*
- d) *Kan Børge føre denne flyvning ind i sin svæveflyvelogbog?*

Spørgsmål 4:

Begge strækflyvningspiloter har passagertilladelse.

- a) *Kan denne flyvning foretages lovligt?*
- b) *Hvis JA – hvad er så forudsætningen?*



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Vejret:

Spørgsmål 5:

- a) *Giv en beskrivelse af vejret den 5.6. i forhold til den strækflyvning, som piloterne vil flyve, og hvilke tanker gør du dig om planlægningen af turen i forhold til vejret?*

Spørgsmål 6:

- a) *Gennemgå METAR og TAF og beskriv, hvad de forskellige udtryk betyder*

Spørgsmål 7:

I oversigten over TAF'er er nogle TAF'er angivet som TAF-FT, medens andre er anført som TAF-FC.

- a) *Hvad er forskellen på disse to angivelser?*

Spørgsmål 8:

I METAR og TAF er skymængden angivet som bl.a. "sct" (scattered) og "bkn" (broken).

- a) *Hvad er forskellen på disse to angivelser, og hvad betyder det i praksis for svæveflyvepiloter – herunder motorsvæveflyvepiloter – i deres planlægning af flyvning?*



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Flyet og materiellet

Spørgsmål 9:

- a) Er DG1000T'en luftdygtig, eller kræves der yderligere?

Spørgsmål 10:

Inden strækflyvningen vil piloten lige lave et par landingsrunder i klubbens SF-25C, der har en Rotax 912S motor med 100 hk. Piloten så på Rotax' hjemmeside for nogen tid siden, at svømmerne i karburatorerne skal skiftes og kontrolleres for hver 25 timer jfr. SIB 2014-31 fra EASA.

Piloten kan ikke finde kvittering for udførelse af denne udskiftning i flyets tekniske journal, men konstaterer at flyet har fløjet 27 timer siden udskiftningen af svømmerne. Af flyets vedligeholdelsesattest fremgår det, at der stadig er ca. 35 timer til næste 100 timers eftersyn på motoren.

- a) Må piloten flyve et par landingsrunder lige i nærheden af flyvepladsen?

Spørgsmål 11:

Efter gennemført dagligt tilsyn på DG'en opdager piloten, at der dagen i forvejen om aftenen er skrevet for D.T. efter samling, da flyet havde været inde i værkstedet og herefter samlet igen. Flyet har ikke fløjet siden.

- a) Behøver piloten så at skrive for sit daglige tilsyn næste morgen?

Spørgsmål 12:

Piloten overvejer at tage et flyslæb i stedet for spilstart med efterfølgende brug af turbomotoren. Svæveflyet skal have hvidt sprængstykke (500 kg), men slæbeflyet må højst have et gult sprængstykke (400 kg). Det betyder, at det gule sprængstykke ved slæbeflyet vil overbelastes før sprængstykket ved svæveflyet. Det kan virke u hensigtsmæssigt.

- a) Må enderne på slæbetovet byttes om, således at det stærkeste sprængstykke (det hvide) kommer til at sidde ved slæbeflyets kobling?
b) Begrund dit svar



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Luftrummet

Spørgsmål 13:

Luftrummet omkring EKSP består af en kontrolzone fra jorden og op til 1500 fod og derover en TMA, som går fra 1500 fod til 3500 fod.

- a) *Piloterne får en spilstart til 1200 fod og finder straks termik nord for pladsen. Skal piloterne have klarering for at stige op i TMA'en?*

Spørgsmål 14:

Kort efter at piloten har meldt ud af Skrydstrup TMA på vej nordpå, svigter termikken ved Vamdrup, og under søgning efter termik kommer DG'en ind i Vamdrup TIZ, der går til 1500 fod og danner en cirkel rundt om Vamdrup flyveplads.

- a) *Skal svæveflyvepiloterne have klarering for at komme ind i Vamdrup TIZ, og skal de opfylde andre krav?*
- b) *Gælder de store eller de små vejrminima i en TIZ?*
- c) *Gør rede for de store vejrminima – sigt, lodret afstand til skyer og vandret afstand til skyer*
- d) *Gør rede for de små vejrminima – sigt og afstand til skyer m.v.*

Spørgsmål 15:

Piloterne overvejer at slå turbomotoren ud og med motorkraft at flyve tilbage til Skrydstrup for at starte ud på turen igen. Flyets håndbog foreskriver, at motoren skal startes i min. 1400 fod (400 meter), men nævner samtidig, at motoren kan startes på medvindsbenet til en planlagt udelanding. Medvindsbenet ligger nede i ca. 700 fod (200 meter).

- a) *Hvilke forhold skal være opfyldt for at turbomotoren først forsøges startet på medvindsbenet til en planlagt udelanding?*

Spørgsmål 16:

Billund TMA er luftrumsklasse C, som stiller krav om transponder.

- a) *Kan piloten forvente at kunne flyve direkte mod Herning, når flyet nu er udstyret med transponder?*

Spørgsmål 17:

På Billund ATIS på 118.775 MHz har piloterne hørt, at område Gesten er åbent op til FL50 og område Brande er åbent op til FL60. Efter at de har fundet termik nord for Vamdrup, er de nu kommet op i 4500 fod igen.

- a) *Skal piloterne have klarering for at komme ind i område Gesten i denne højde?*
- b) *Hvilken frekvens skal piloten stille radioen ind på under flyvning i område Gesten?*
- c) *Hvilken trykindstilling skal højdemåleren have under flyvning i område Gesten?*



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Spørgsmål 18:

Efter at Billund APP har klareret DG'en til at flyve ind i tragt Syd, får piloterne klarering til at krydse til tragt Nord via T1. I T1 må man ikke komme under 3000 fod. Over hovedbanen til den nedlagte flyvestation Vandel kommer der kraftig synk, og midt mellem Vandel og hovedbanen i Billund kommer DG'en under 3000 fod.

- Hvilken procedure skal piloterne følge i denne situation?*
- Billund APP beder piloterne squake "IDENT" – hvad betyder det?*
- Hvilken frekvens skal radioen stilles på, når piloterne når op i område Brande?*

Spørgsmål 19:

De to piloter er nået til Brande i 4000 fod, og vejret ser rigtig godt ud mod første vendepunkt ved Herning.

- Herning flyveplads ligger lige inde under Karup TMA. Hvad skal piloterne gøre her?*
- Der ligger flere svævefly over Herning flyveplads og kurver termik. Hvilken procedure skal piloterne i DG1000'en følge?*
- Skal piloterne have en klarering til at flyve ind over Herning flyveplads i 3500 fod?*
- Skal piloterne have en klarering til at flyve ind over Herning flyveplads, hvis de kommer lavt i 1200 fod?*

Spørgsmål 20:

På vej tilbage fra vendepunktet ser piloten unionens Rotaxfalke (Frøen) i samme højde ude til højre, og flyet er på skærende kurs med DG1000'en.

- Hvordan er vigepligtsreglerne?*

Spørgsmål 21:

Efter at være kommet gennem Billund-området kommer DG-1000-piloterne hurtigt tilbage i Skrydstrup LTA. Skybasen er efterhånden ca. 5.500 fod. På ICAO-kortet kan piloterne se, at Skrydstrup APP er ansvarlig for LTA'en.

- Skal piloterne have klarering for at flyve i Skrydstrup LTA?*
- Med DG'ens glidetæl og et fantastisk skybillede er det overvejende sandsynligt, at DG1000'en kan glide hen over Skrydstrups TMA. Hvad skal piloterne foretage sig?*
- Hvilken luftrumsklasse befinder DG'en sig i i FL50 i Skrydstrup LTA?*
- Hvilke vejrr minima gælder i FL50 i Skrydstrup LTA?*

Spørgsmål 22:

På vej gennem Skrydstrup LTA konstaterer vore to DG-piloter, at flyets batteri har lav spænding. Der kan være fare for, at transponderen må slukkes og i værste fald også radioen.

- Hvilke regler gælder for flyvning uden transponder i Skrydstrup området?*
- Er det et problem, hvis piloterne bliver nødt til at slukke radioen på vej gennem Skrydstrup LTA?*



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Spørgsmål 23:

Flensborg flyveplads er andet vendepunkt på turen, og DG'en kommer dermed i tysk luftrum.

- a) Skal der være afgivet flyveplan for at flyve ind i tysk luftrum?
- b) Kan piloterne klare en evt. flyveplan under flyvningen?
- c) Hvilke regler gælder for brugen af radio, når man krydser grænsen til Tyskland?



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Unionshåndbogen – operative spørgsmål

Spørgsmål 24:

I relation til flyet skal der være en række dokumenter med under flyvning eller tilstede på startflyvepladsen.

- a) *Hvilke af flyets dokumenter skal medbringes i flyet?*
- b) *Hvilke af flyets dokumenter skal være til stede på startflyvepladsen?*

Spørgsmål 25:

Der er en række minimumshøjder for div. manøvrer samt øvrige forhold, som skal være opfyldt ved udførelse af disse manøvrer.

- a) *Hvad er minimumshøjden for stall*
- b) *Hvad er minimumshøjden for unormale flyvestillinger?*
- c) *Hvad er minimumshøjden for spind?*
- d) *Hvilke andre betingelser skal være opfyldt for udførelse af disse manøvrer?*

Spørgsmål 26:

For at en flyveplads må anvendes til svæveflyvning skal en del forhold være opfyldt.

- a) *Hvad er kravene for, at en flyveplads kan anvendes til svæveflyvning?*
- b) *Hvilke yderligere krav er der til pladsen, hvis der skal foretages skoleflyvning?*

Spørgsmål 27:

Vi skal have gode spillkørere for at sikre, at spilstarterne foregår godt og sikkert.

- a) *Hvad er kravet til, at en spillkører kan opretholde sin rettighed til at køre spil?*



PFT-spørgsmål 2015

Spørgsmålene indeholder flere emner, som ikke kræves til et egentligt PFT, og klubberne kan

klippe i spørgsmålene, så det passer i den enkelte klub

Alene for instruktører:

Spørgsmål 28:

En svæveflyveinstruktør har en række rettigheder til undervisning i bl.a. forskellige startmetoder og tilladelsen til at skole

- a) Hvilke krav stilles der til en instruktør for at bevare rettigheden til at undervise i spilstart?
- b) Hvilke krav stilles der til en instruktør for at bevare rettigheden til at undervise i flyslæb?
- c) Hvilke krav stilles der til en instruktør for at bevare rettigheden til at undervise i selvstart?
- d) Hvilke flyvetidskrav stilles der til en instruktør for at måtte virke som instruktør?
- e) Må en HI'er udføre PFT-S?

Spørgsmål 29:

Der stilles visse krav til elever i forhold til de forskellige kategorier af svævefly

- a) Kan en elev på 15 år få eneflyvningstilladelse på en DG1000T med hjemhentningsmotor?

Spørgsmål 30:

En svæveflyveklub kan hvert år fastsætte et bestemt tema for årets PFT'er.

- a) Hvilke elementer skal et PFT-S dog altid indeholde – uanset tema?

Spørgsmål 31:

Udover hvad skolingsnormerne bringer en elev igennem, findes der en beskrivelse af, hvad en elev skal kunne.

- a) Hvad skal en elev kunne?

Spørgsmål 32:

Klubbens instruktører har også ansvaret for, at klubbens spilkørere uddannes ordentligt.

- a) Hvad kræves der for at blive færdiguddannet som spilkører?