



## PFT-spørgsmål 2009

**Der skal være et ICAO-kort eller tilsvarende til rådighed for at kunne besvare nogle af spørgsmålene.**

Udgangspunktet for spørgsmålene i PFT-opgaven for 2009 er en flyvedag den 5. april 2009, hvor der er planlagt en strækflyvning fra Arnborg via Rødekro, Vøjstrup Svæveflyveplads, Slaglille Svæveflyveplads, Helsingborg i Sverige direkte tilbage til Arnborg. Du har været heldig og reserveret Arnborgs nye Turbo DuoDiscus og din co pilot er instruktør.

På DMI's hjemmeside og på OPMET har du kigget på følgende vejroplysninger:

TAF EKSP 050640z 0507/0516 02008kt 9999 sct045 tempo 0507/0508 2500 br  
METAR EKSP 050730z 01005kt 030v120 7000 bkn018 09/07 q1021  
TAF EKBI 050630z 0507/0516 03010kt 9999 sct055 tempo 0507/0508 2500 br  
TAF EKRK 050645z 0507/0516 02008kt 9999 sct040 tempo 0507/0509 3500 br becmg  
0514/0516 07014kt few060

Svæveflyveudsigten fortæller om et højtryk, der bevæger sig mod nordøst, og lover i øvrigt rigtig godt svæveflyvevejr med moderat til kraftig termik til mellem 4000 og 6000 fod. Hvilke tanker gør du dig umiddelbart omkring vejret og den planlagte tur?

### Forberedelse til turen:

- 1 Du har s-certifikat og nationalt VHF-bevis. Du har mere end 500 timer i logbogen og flyver både traditionelle svævefly og motorsvævefly med TMG-status. Din medical udløber den 1.7.2009, og du har sidst fløjet den 20.11.2008, hvor du fløj 1:05 i klubbens motorsvævefly med 5 landinger i Arnborg, Herning og Christianshede. Dit seneste PFT/s-certifikat er aflagt den 24.04.2007. Må du flyve Duo-Discus i dag?
- 2 Du har selv deltaget i klubbens vinterarbejde, og ved derfor, at alle flyene er blevet set grundigt efter. Du mener også, at klubbens M-kontrollanter har synet flyene og godkendt dem, men du vil nu gerne være helt sikker. Hvor konstaterer du, om den lånte DuoDiscus er synet og godkendt til flyvning og hvilke dokumenter skal medbringes under flyvning?
- 3 Under morgenbriefingen praler et af medlemmerne om en fest han har deltaget i, samtidig oplyser han højlydt at han var godt "pløret" og kom sent i seng, han har i lodtrækningen også vundet en Ventus. Hvordan vil du takle denne situation og hvad er maksimum promille der må flyves med?
- 4 Under planlægningen af opgaven kan du på dit ICAO-kort over Danmark og Copenhagen Area, se at det meste af Sjælland ligger i kontrolleret luftrum. Gør rede for hvilke regler, der er for flyvning i kontrolleret luftrum med hensyn til radiokorrespondance og vejminima?
- 5 På den planlagte strækflyvning skal du passere Billund. Gør rede for de regler, der er for at flyve gennem Billunds område – herunder de specielle regler, der er for svævefly, og hvordan man forbereder denne gennemflyvning før man starter.
- 6 Turens sidste vendepunkt ligger i Sverige. Er det nødvendigt at tale i radio med en svensk flyvekontrolenhed for at bruge dette vendepunkt, og hvilke udfordringer har du ved at benytte dette vende-



punkt?

### Start

- 1 Spillet er stillet op til bane 09, men du beslutter dig til at bruge flyslæb som startmetode, da du har fyldt max vand i vingerne. Hvilken procedure vil du anvende, hvis du får en afbrudt start i 200 fods højde
- 2 Der er problemer med slæbeflyet, så du tager i mod tilbuddet om at anvende det klargjorte spil, hvilke overvejelser gør du i forbindelse med spilstart mht. til afbrudt start i de forskellige højder?
- 3 Flyet er trukket så langt bagud som begrænsningen tillader, og hvor græsset ikke klippes regelmæssigt. Findes der regler til beskaffenhed og græssets længde, evt. hvilke?

### Flyvning

- 1 Efter udkobling får du hurtigt fat i termikken og starter på turen. Over Brande finder du en boble, der giver 4 m/sek og går helt op til 6000 fod. Efter udretning kan du i ro og mag fortsætte mod syd og forberede dig på at skulle igennem Billunds område. Du lytter ind på Billund ATIS, som ikke nævner noget om "tragten" – officielt kaldet "Svæveflyvegennemflyvningsområdet". Hvordan vil du forholde dig, når du vil gennem Billunds område?
- 2 Over Gesten er du kommet ned i 4000 fod, din vurdering er at der er ca. 15 km til de næste skyer og du skal krydse Skrydstrup TMA for at vende Rødekre. Hvordan er den korrekte radioprocedure i forbindelse med at krydse et TMA??
- 3 Du vender Rødekre og opdager nogle gode høje cumulus'er over Als, som du beslutter at forsøge dig med. Kan du bare flyve mod Als og udnytte termikken?
- 4 Termikken svigter ikke. Over Als vurderer du, at skybasen ligger i ca. 6500 fod. Hvor højt må du stige her?
- 5 Termikken ligger langt inde over Fyn, din vurdering er at du vil have en rimelig højde tilbage når du møder skyerne, så du flyver mod Fyn, over vandet opdager du et motorfly som kommer direkte mod dig i samme højde. Hvad er reglerne for at undgå et sammenstød?
- 6 Turen over Fyn mod Sjælland er helt uden problemer, og du nærmer dig Slagelse og dermed Københavns/Roskildes TMA, din højde er 4500 fod, hvilken flyvekontrolenhed vil du kontakte?
- 7 Flyvekontrollen beder dig kontakte Slaglille der har fået overdraget vagten i S2, S3 til 4000 fod og S4 op til 5000 fod, hvordan vil du melde dig hos Slaglille
- 8 Der er fortsat god termik i den nordlige del af Sjælland og du fortsætter din flyvning mod dit vendepunkt i Sverige, i 4000 fod over Tølløse Svæveflyveplads du får pludselig at vide at S4 lukkes ned til 2500 fod, og der er individuelt opkald til Roskilde App. – det passer ikke ind i dine planer du skal nemlig videre igennem T5, T7, N6, N4, N3 for at komme til Sverige, du forsøger at ændre beslutningen hos Roskilde App, hvordan kan du evt gøre dette?
- 9 Dine opkald til Roskilde App behandles positiv idet du får tildelt området over Tølløse til max 3000 fod, hvad kaldes dette område?

### Landing

- 1 Du nærmer dig grænsen til T5 og anmoder om tilladelse til at krydse T5 og T7 i 3000 fod, denne tillad-
-



delse får du ikke, du kan krydse T5 og T7 i max 2000 fod. Du beslutter dig til at fortsætte i max 2000 fod, da du kan se gode cumulus'er lidt nord for Skibby i N6. Du er nu kommet en del lavere og må indse at en fortsættelse af opgaven tilsyneladende ikke er mulig. Hvilke overvejelser gør du dig, og hvordan planlægger du afslutningen af din opgave?

- 2 Syd for Frederikssund opdager du et motorfly som foretager kontinuerlige starter og landinger, og du sætter kursen mod flyvepladsen, for evt at lande der hvis motoren ikke vil starte, hvilke problemstillinger står du overfor, og hvad er minimumshøjden før landing skal påbegyndes?
- 3 Dine forsøg på at motoren i gang mislykkes og du når ikke hen til flyvepladsen og du indser at du er nødt til at lande på en mark, der er ikke tid til at tage motoren ind, og du når ikke at foretage en ordentlig indflyvning og må lande ligefrem, hvor du desværre rammer en stor sten som giver et åbent hul ind i bunden af cockpittet. Hvad skal du gøre?

### **TMG-Piloter**

- 1 Mange svævefly og motorsvævefly er kaskoforsikret gennem svæveflyvernes forsikringsklub. Gør rede for de generelle regler for motorsvævefly's benyttelse af flyvepladser og om flyvepladsen på Morsø (EKNM) og flyvepladsen på Sejerø lever op til disse regler.
  - 2 For at få TMG-status (Touring Motor Glider) på motorsvævefly skal du gennemgå en særlig uddannelse. Gør rede for hvad minimumkravene er til denne uddannelse, og hvordan TMG-status dokumenteres i dine personlige papirer.
  - 3 På ICAO kortet kan du se en række områder markeret som enten EK D / EK R, hvad er forskellen på disse områder og hvordan skal du forholde dig hvis du ønsker at flyve gennem disse områder
-