



HERNING SVÆVEFLYVEKLUB

PFT AFTEN 2022
Velkomst

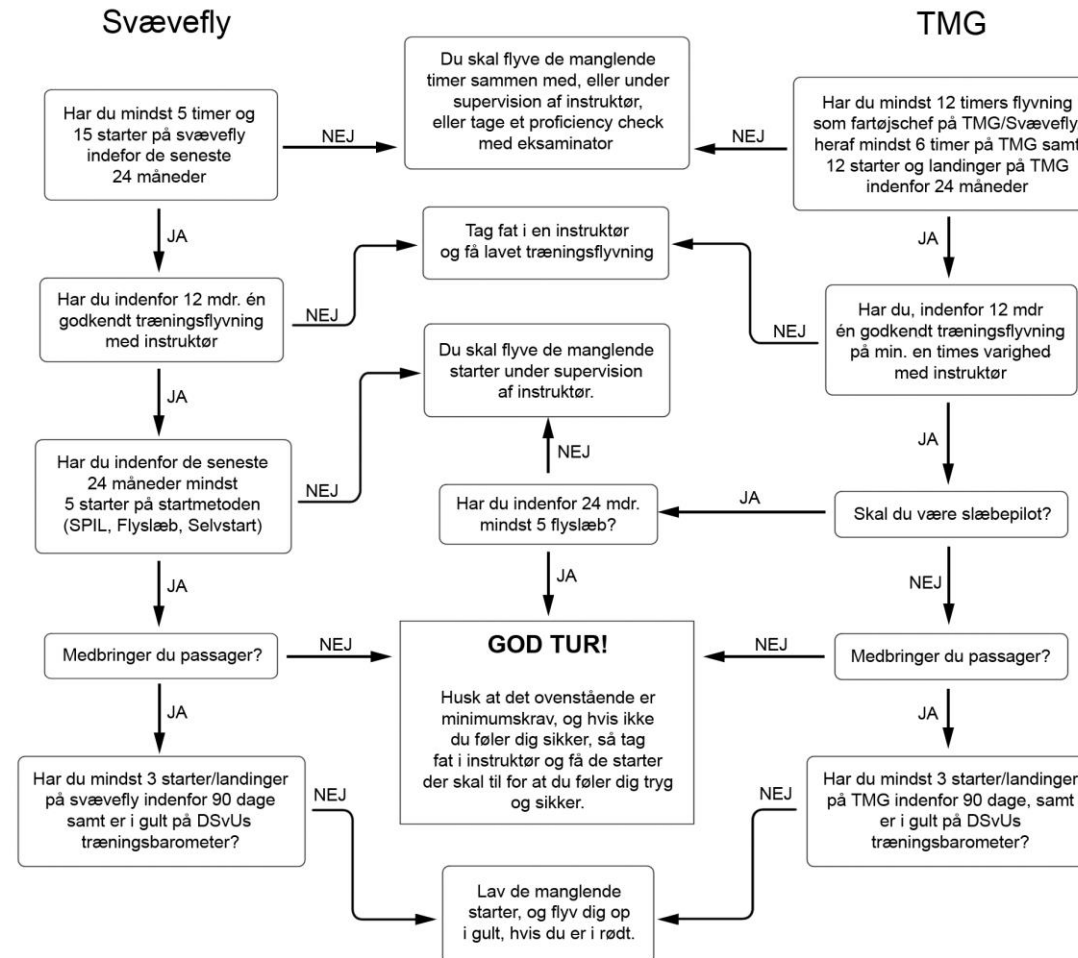
Velkommen til PFC Teori 2022





OPRETHOLDELSE AF RETTIGHEDER

UHB Gr. 950 og klubbestemmelser





TRÆNINGSBAROMETER

VEJLEDNING:

Find din TRÆNINGSTILSTAND

Afsæt opnåede antal timer og starter for de sidste 12 måneder på barometrets skalaer. Aflys herefter det råd der gælder for den farve, der er midt imellem start- og timetal

HVAD MED ERFARING ?

Al din erfaring udgør din totale flyvestatus og repræsenterer din ERFARING, men

TRÆNINGSTILSTANDEN er det vigtigste!

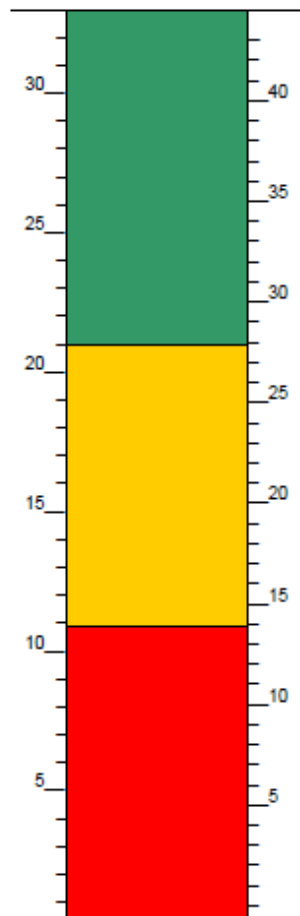
VANSKELIGE VEJRFORHOLD:

Regnbyger
Vind over 15 knob
Sidevind ved start / landing

ER DU SIKKER TIL FLYVNING ?? (ARE YOU FIT FOR FLYING)

RØD - GUL - GRØN ?

TIMER STARTER



GRØNT OMRÅDE

DU ER I GOD FLYVETRÆNING
MEN PAS PÅ !!

Erfaringer viser, at jo mere træning, des mere elementære bliver dine fejl !!

- snydt i indflyvning
- dårligt cockpitcheck
- ikke samlet fly
- uforberedt i afbrudt start

HUSK:

Tyngdekraften virker også på dig !!

GULT OMRÅDE

DU ER IKKE SÅ GOD SOM DU TROR !!

Pas på ved særlige forhold. Det kan være anden plads, ikke fortlid med flytype eller startmetode, afbrudt start.

Vis skærpet opmærksomhed i
VANSKELIGE VEJRFORHOLD

RØDT OMRÅDE

DU ER RUSTEN !!

Du kan ikke klare anden flyveplads, flytype eller startmetode.

Hvis det er mere end 3 måneder siden du har fløjet eller
Hvis der er **VANSKELIGE VEJRFORHOLD**
SÅ
KONTAKT INSTRUKTØR !



Hvor kan du finde vejroplysninger?



Hvor kan du finde vejroplysninger?

Northavimet.dk

(topmeteo.de – skysight.io - termikudsigten)

Dashboard Chart products Radar Satellite Observations TAF Low level forecast Model data Info My Northavimet

SIGMETs

NorthAviMet - 08:09 UTC, March 02, 2022

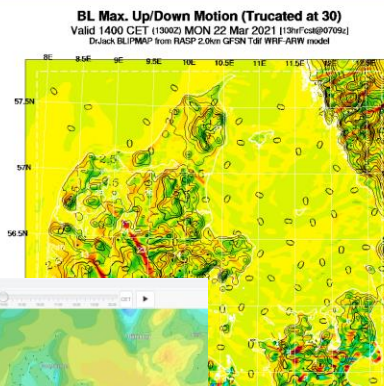
EKKA KARUP - ml RMY: 090ZTL
TAF EKKA 020506Z 0206/0306 VRB03KT 0100 FG FZFG VV001 TEMPO 0206/0208 0800 TEMPO 0208/0210 6000 NSW SCT002 BECMG 0210/0212 31005KT 9999 NSW SCT006 TEMPO 0212/0217 4000 BR BKN003 BECMG 0217/0219 0100 FG FZFG VV001 TEMPO 0219/0306 0800#
SPECI EKKA 020807Z 00000KT 0700 R09/0800D R27/1100N FZFG VV001 M02/M02 Q1029 TEMPO 4000 BR SCT002#

EKBI BILLUND LUFTHAVN RMY: 09ZT
TAF EKBI 020515Z 0206/0306 34003KT 0100 FG FZFG VV001 TEMPO 0206/0211 2000 BR BKN003 BECMG 0211/0213 4000 BR BKN004 BECMG 0213/0215 8000 NSW SCT008 TEMPO 0215/0220 4000 BR BKN008 BECMG 0220/0222 0200 FG FZFG VV001 TEMPO 0222/0306 3000 BR BKN005#
METAR EKBI 020750Z 34001KT 0400 R09/0500N R27/0900U FZFG VV002 M01/M01 Q1029#

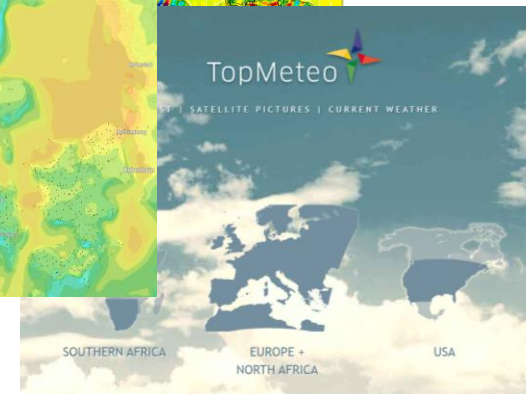
EKYT AALBORG RMY: 06Z
TAF EKYT 020506Z 0206/0306 29005KT 9999 FEW010 TEMPO 0206/0210 0100 FG FZFG VV001 TEMPO 0210/0219 3000 BR BKN006 TEMPO 0219/0306 0100 FG FZFG VV001#
SPECI EKYT 020807Z 22005KT 3800 BR SKG 02/02 Q1028#

EKAH ÅRHUS/TIRSTRUP RMY: 10Z
TAF EKAH 020515Z 0206/0306 28005KT 0100 FG FZFG VV001 TEMPO 0206/0210 2000 BR BKN003 BECMG 0210/0212 4000 BR BKN004 BECMG 0212/0214 8000 NSW SCT008 TEMPO 0214/0222 4000 BR BKN008 BECMG 0222/0224 0200 FG FZFG VV001 TEMPO 0200/0306 3000 BR BKN005#
METAR EKAH 020750Z AUTO 28002KT 8000 FEW004// M01/M01 Q1029#

TAF/METAR
ekka ekbi ekjt ekah Get
Select from map
System macro Private macro
Edit macro
My favorites
Observations
TAF
Precipitation



TopMeteo
SATELLITE PICTURES | CURRENT WEATHER





Hvor kan du finde oplysninger om luftrum / skydeområder?



Hvor kan du finde oplysninger om luftrum / skydeområder?

NOTAM/SNOWTAM



Briefing.naviair.dk
Notam / PRD

EKMG (HERNING)
B033222 NOTAMR ES48/21
Q) EKMG/DLAAS/IV/NO/A /000/999/5611N00903E005
A) EKMG B) 2202081121 C) 2203091000EST
E) APRCH LIGHTING SYSTEM RWY 27 US

EKKK (KOBENHAVN FIR)
D1453/14 NOTAMR D1451/14
Q) EKKK/DAS/IV/NO/A /000/999/5591N00748E003
A) EKKK EDWW B) 1412151201 C) PERM
E) OBST ERECTED
R) WIND TURBINES AT WINDFARM BUTENDIEK UNDER CONSTRUCTION WITH EDGE
PSN:

54580N0074704E
550033N0074422E
550205N0074411E
550210N0074417E
550232N0074285E
550328N0074604E
550331N0074720E
550332N0074769E
54580N0074704E
HEIGHT 491FT AGL ELEV 491FT AMSL
PARTIALLY LIT WITH OBST LGT LIL FLG R ON EACH WINDTURBINE.
LIGHTING NOT IN COMPLIANCE WITH ICAO RECOMMENDATIONS.

A0284/22 NOTAMN
Q) EKKK/DAS/IV/BO/E /000/999/5608N00858E999
A) EKKK B) 2203232200 C) 2203240300
E) CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATION (CPDLC)
TO/FROM COPENHAGEN ACC OUT OF SERVICE.

A0285/22 NOTAMN
Q) EKKK/DAS/IV/BO/E /000/999/5608N00858E999
A) EKKK B) 2204202200 C) 2204210300
E) CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATION (CPDLC)
TO/FROM COPENHAGEN ACC OUT OF SERVICE.

A0286/22 NOTAMN
Q) EKKK/DAS/IV/BO/E /000/999/5608N00858E999
A) EKKK B) 2205182200 C) 2205190300
E) CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATION (CPDLC)
TO/FROM COPENHAGEN ACC OUT OF SERVICE.

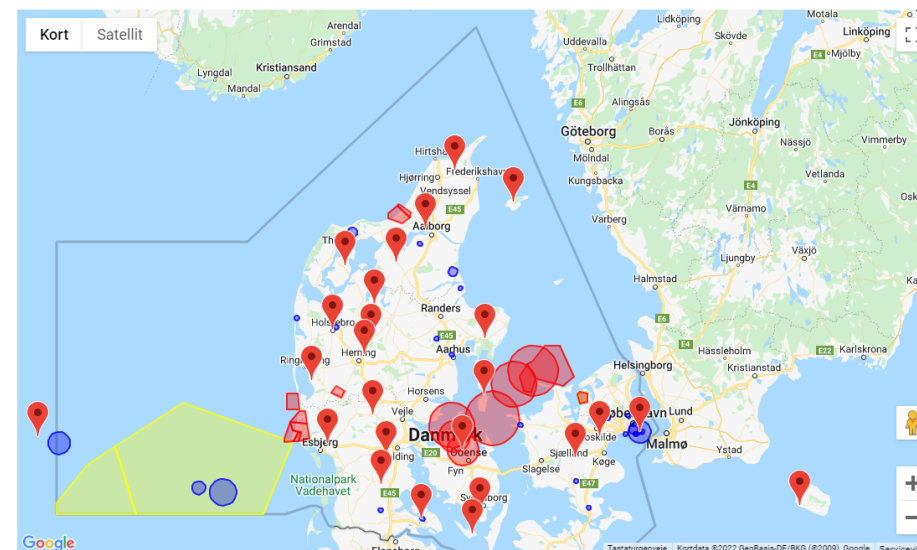
A0287/22 NOTAMN
Q) EKKK/DAS/IV/BO/E /000/999/5608N00858E999
A) EKKK B) 2206152200 C) 2206160300
E) CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATION (CPDLC)
TO/FROM COPENHAGEN ACC OUT OF SERVICE.

A0288/22 NOTAMN
Q) EKKK/DAS/IV/BO/E /000/999/5608N00858E999
A) EKKK B) 2207132200 C) 2207140300
E) CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATION (CPDLC)
TO/FROM COPENHAGEN ACC OUT OF SERVICE.

A0366/22 NOTAMN
Q) EKKK/DAT/IV/BO/E /000/999/5608N00858E999
A) EKKK B) 2203232200 C) 2203240300
E) TRIGGER NOTAM - PERM AIP DENMARK AND VFG DENMARK AIRAC AMDT 02/22
W/F 24 MAR 2022
REF GEN 0.3: NEW CHECKLIST FOR RECORD OF AIP AND VFG SUPPLEMENTS
CAN BE FOUND ONLINE. PREVIOUS CONTENT IN GEN 0.3 IS DELETED AND
NEW TEXT ADDED.
REF GEN 0.5: NEW HELIPORT SALTUM HEMS ADDED. TIZ AND TIA SHALL BE
CHANGED TO FIZ.
REF GEN 2.2: NEW ABBREVIATION FIZ ADDED, ABBREVIATIONS TIA AND TIZ
WITHDRAWN.
REF GEN 2.4: NEW LOCATION INDICATOR EKHS ADDED.
REF ENR 1.1: ABBREVIATIONS TIA AND TIZ CHANGED TO NEW ABBREVIATION
FIZ. MULTIPLE CHAPTERS RENUMBERED.
REF ENR 1.2: VNC MINIMA TABLE CORRECTED.
REF ENR 1.4 AND ENR 1.10: ABBREVIATIONS TIA AND TIZ CHANGED TO NEW
ABBREVIATION FIZ.
REF ENR 3.2: ABBREVIATION TIA CHANGED TO NEW ABBREVIATION FIZ.
REF AD 1.3: CORRECTION TO TYPE OF TRAFFIC PERMITTED AT EKLS.



Gult område: PRD ikke aktivt endnu - Rødt område: PRD aktivt - Blå områder: Obstacles Røde pinde: Lufthavne





Hvordan forbereder vi en start i sidevind?
Wire, tipholder (hvad gør han/hun og hvor står man), Vingers ideelle position?





Hvordan forbereder vi en start i sidevind?
Wire, tipholder (hvad gør han/hun og hvor står man), Vingers ideelle position?

Tag den wire som ligger i læsiden

Tipholder i vindsiden

Vinge lidt ned i vindsiden

Ved flyslæb: Pas på med at holde vingen "kunstigt" oppe





Hvor meget sidevind kan du tillade?

Har flytypen betydning?



Hvor meget sidevind kan du tillade?

Har flytypen betydning?

Træningstilstand!

Flyet håndbog; Maximal demonstreret eller grænse?



Hvor meget sidevind kan du tillade?

Har flytypen betydning?

Træningstilstand!

Flyet håndbog; Maximal demonstreret eller grænse?

(ved introduktionsflyvninger, er max demonstreret en grænse! (AIC B21/2016))



Hvad gør du hvis du "taber vingen" under startløbet?



Hvad gør du hvis du "taber vingen" under startløbet?

KOBLER UD!!!!!!





Hvad gør du hvis farten bliver lav/høj i spilstarten?



Hvad gør du hvis farten bliver lav/høj i spilstarten?

For langsomt: Sænke næsen (vigtigt!) (signalere med sideror.)

For hurtigt: Trække lidt mere (signalere med krængeror)

Under minimum – over maksimum: KOBL UD!!



Hvad er din minimums hastighed i spilstart?





Hvad er din minimums hastighed i spilstart?

Hvis ikke den er direkte angivet i flyets håndbog, så brug gul trekant på fartmåler som absolutte minimum.





Afbrudt spilstart – hvad gør du?



Afbrudt spilstart – hvad gør du?

Lav højde: Land lige frem

Stor højde: Gå rundt på evt. forkortet landingsrunde

Mellem højde:

- Højde
- Flytype
- Vind
- Flyveplads

Tag dette med i din cockpittjek!



HUSK!!!! Der er også andre alternativer!

Får du truffet en forkert beslutning, så undgå "target fascination"! Tænk alternativt – evt. marker skråt ude.

Undgå altid (for høj) krængning i lav højde og **hav fokus på flyvefart!!**

Vingerne vandret! - Så gør det mindst ondt! ;-)



Et motorfly ligger på 3 nm finale til bane 27 asfalt -
Hvad gør vi med vores start?



Et motorfly ligger på 3 nm finale til bane 27 asfalt -
Hvad gør vi med vores start?

Vi fortsætter vores start

...Husk at oplyse om spilstarten på 121.0



Hvis et motorfly holder klar til start på asfaltbanen og du også er klar – hvem har fortrinsret til at starte?



Hvis et motorfly holder klar til start på asfaltbanen og du også er klar – hvem har fortrinsret til at starte?

Svævefly holder tilbage for motorfly.



Du sidder i startbussen og passer radio. Sidste wire er netop brugt, og en selvstarter kører på banen for at starte. Hvad skal du tænke på?

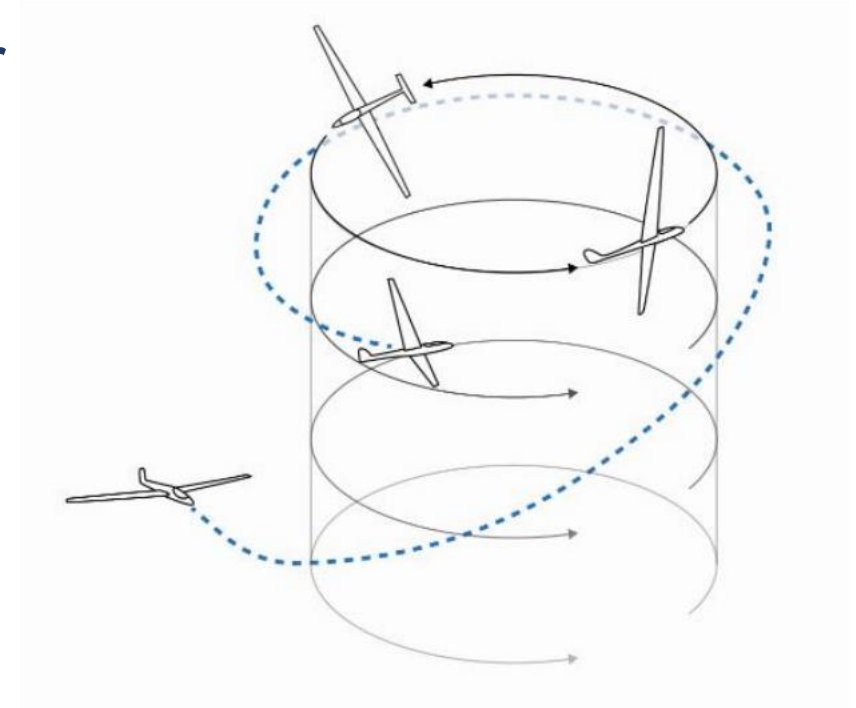


Du sidder i startbussen og passer radio. Sidste wire er netop brugt, og en selvstarter kører på banen for at starte. Hvad skal du tænke på?

Bed spillet om at holde wirehenteren tilbage, således den ikke kører op ad banen samtidig med svævefly starter.



Du ser VY ligge og kredse højre rundt i noget der kunne ligne en boble og du søger mod denne. Hvordan anflyver du boblen? Hvem bestemmer retningen i boblen? Hvordan placerer I jer indbyrdes i boblen?

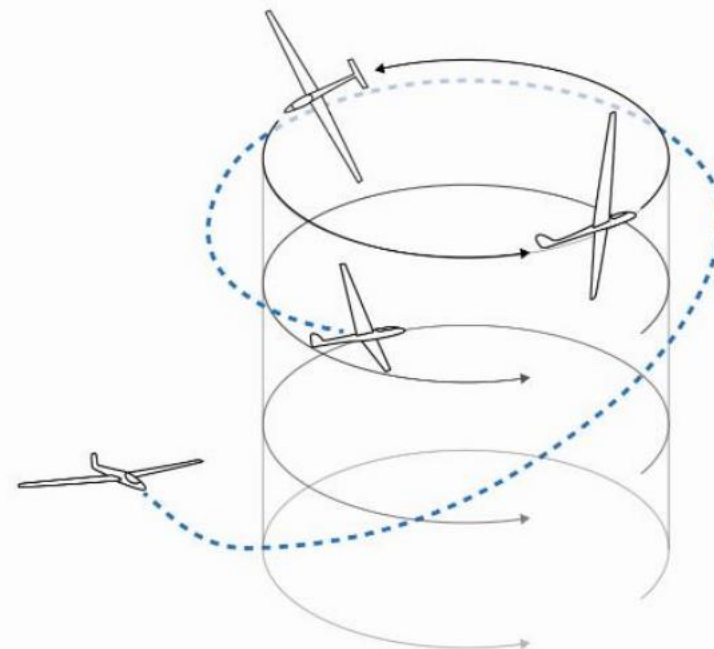




Du ser VY ligge og kredse højre rundt i noget der kunne ligne en boble og du søger mod denne. Hvordan anflyver du boblen? Hvem bestemmer retningen i boblen? Hvordan placerer I jer indbyrdes i boblen?

Boblen anflyves udefra og ind – vis med tydelighed at du har set det andet fly. Første pilot i boblen bestemmer omløbsretning og man placerer sig således man kan se hinanden (overfor hinanden).

LAD VÆRE MED AT LÆGGE JER TÆT PÅ LIGE BAGVED!!





På vej mod boblen kommer VK ude til venstre i samme højde på skærende kurs. Hvem har vigepligt?

:



På vej mod boblen kommer VK ude til venstre i samme højde på skærende kurs. Hvem har vigepligt?

Når to luftfartøjer i samme eller omtrent samme højde styrer kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt = VK har vigepligt.



Hvad hvis du indhenter et fly i samme højde,
hvordan overhaler du så og hvilke ting skal du
være opmærksom på?



Hvad hvis du indhenter et fly i samme højde, hvordan overhaler du så og hvilke ting skal du være opmærksom på?

Et indhentende luftfartøj har vigepligt og skal, hvad enten det stiger, går nedad eller flyver vandret, holde sig klar af det indhentedede luftfartøj ved at ændre sin styrede kurs til højre.

Ingen efterfølgende ændring i de to luftfartøjers stilling i forhold til hinanden fritager det indhentende luftfartøj for denne forpligtelse, før det har passeret og er fuldstændig klar af det indhentedede luftfartøj.



Hvis et svævefly ligger på base og et andet svævefly ligger på lang finale, men højere end svæveflyet på base, hvem har så vigepligten?



Hvis et svævefly ligger på base og et andet svævefly ligger på lang finale, men højere end svæveflyet på base, hvem har så vigepligten?

Når to eller flere luftfartøjer, der er tungere end luft, nærmer sig en flyveplads for at lande, skal hvert af dem vige for ethvert andet luftfartøj, der befinder sig i lavere højde.



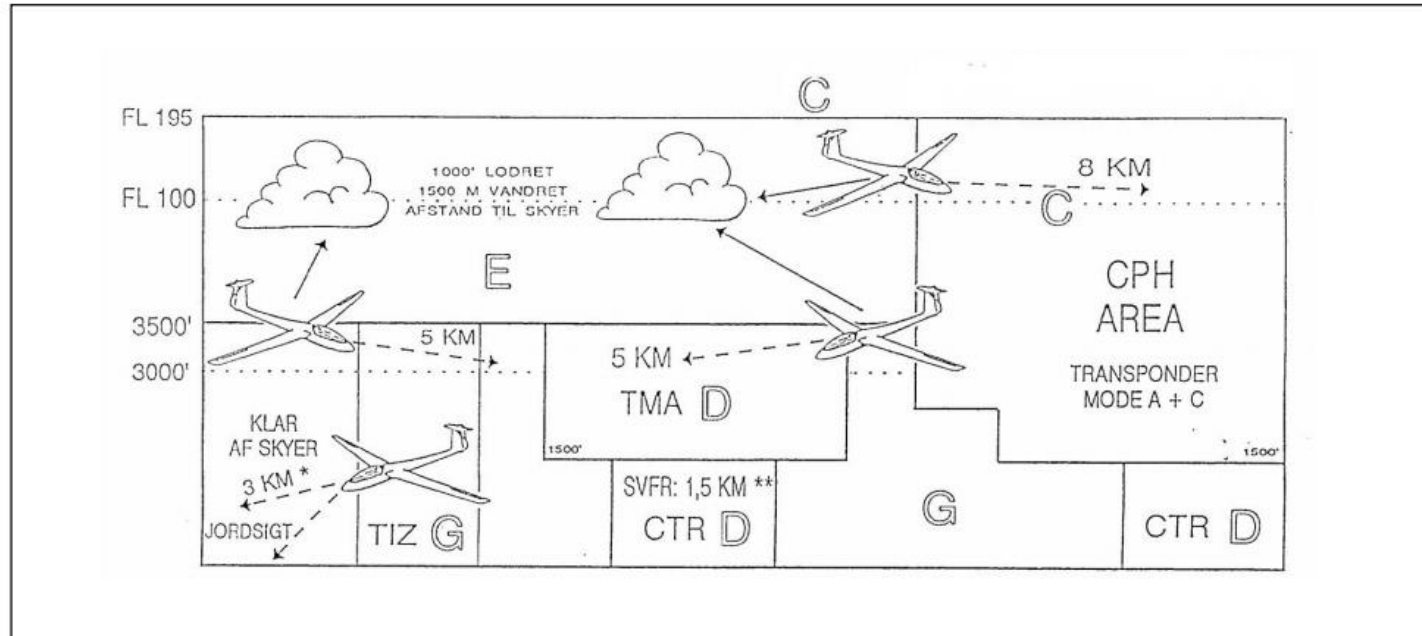
Hvis et svævefly ligger på base og et andet svævefly ligger på lang finale, men højere end svæveflyet på base, hvem har så vigepligten?

Når to eller flere luftfartøjer, der er tungere end luft, nærmer sig en flyveplads for at lande, skal hvert af dem vige for ethvert andet luftfartøj, der befinder sig i lavere højde.

Luftfartøjer i lavere højde må ikke udnytte denne regel ved at skære ind foran eller indhente et andet luftfartøj, der foretager sidste del af indflyvning til landing.....Hvad gør vi???



V M C - M I N I M A



***: Hvis IAS er større end 140 kts (260 km/t) er min. flyvesigt 5 km.**

Med luftfartøjer i trafikrunden til en flyveplads, er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km, fri af skyer og med pladsen i syne

****:** Special VFR må kun udføres med jordsigt. Min. skydækkeshøjde for SVFR: 500 FT (150 m)



Altitude	Airspace Class	Flight visibility	Distance from cloud
At and above FL 100	A*BCDEFG	8 KM	1500 M horizontally 300 M (1000 FT) vertically
Below FL 100 and above 900 M (3000 FT) AMSL, or above 300 M (1000 FT) above terrain, whichever is the higher	A*BCDEFG	5 KM	1500 M horizontally 300 M (1000 FT) vertically
At and below 900 M (3000 FT) AMSL, or above 300 M (1000 FT) above terrain, whichever is the higher	A*BCDE	5 KM	1500 M horizontally 300 M (1000 FT) vertically
	FG	5 KM 3 KM**/140 KT	Clear of cloud and with the surface in sight

* The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in Class A airspace.

** For aircraft established in the aerodrome traffic circuit, flight is permitted with a flight visibility of at least 1.5 KM clear of cloud and with the aerodrome in sight.

Flight with manned balloons at or below 450 M (1500 FT) MSL or 300 M (1000 FT) above terrain, whichever is the higher, is permitted with a flight visibility of at least 1.5 KM.

With helicopters, flight is permitted with a flight visibility of at least 0.8 KM, provided that the helicopter is operated at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacle in time to avoid collision.



Hvilke krav til radiokontakt er der for flyvning i Karup CTR/TMA uden for område Hering?



Hvilke krav til radiokontakt er der for flyvning i Karup CTR/TMA uden for område Hering?

Der må kun flyves i Karups CTR/TMA efter der er etableret to-vejs radiokommunikation og piloter har fået en individuel klarering...

....med mindre Karup har tildelt område VEST til svævefly.

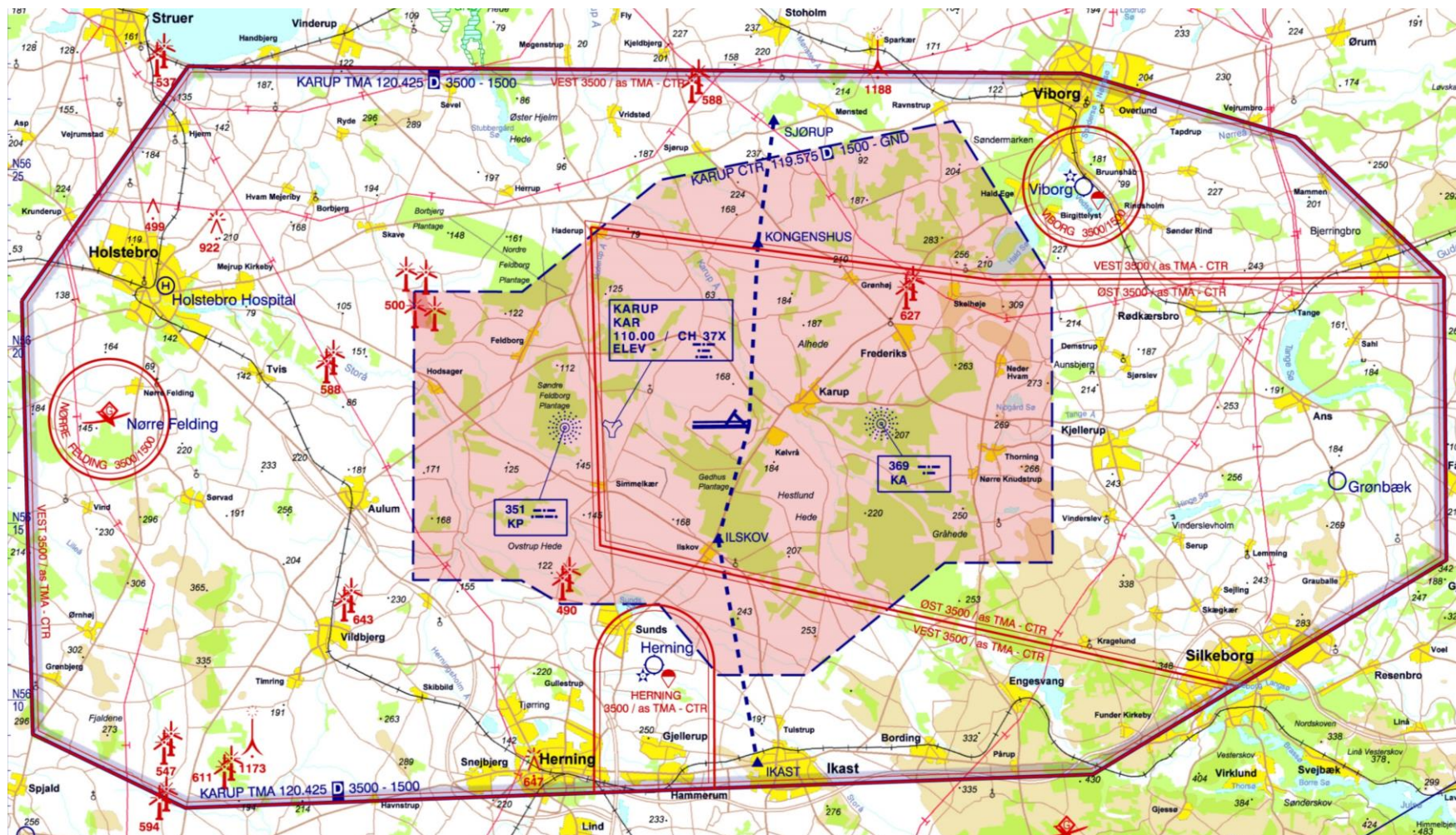


Definer Karups Område VEST og ØST, og beskriv reglerne for flyvning i disse



HERNING SVÆVEFLYVEKLUB

PFT AFTEN 2022
FLYVNING I KONTROLLERET LUFTRUM



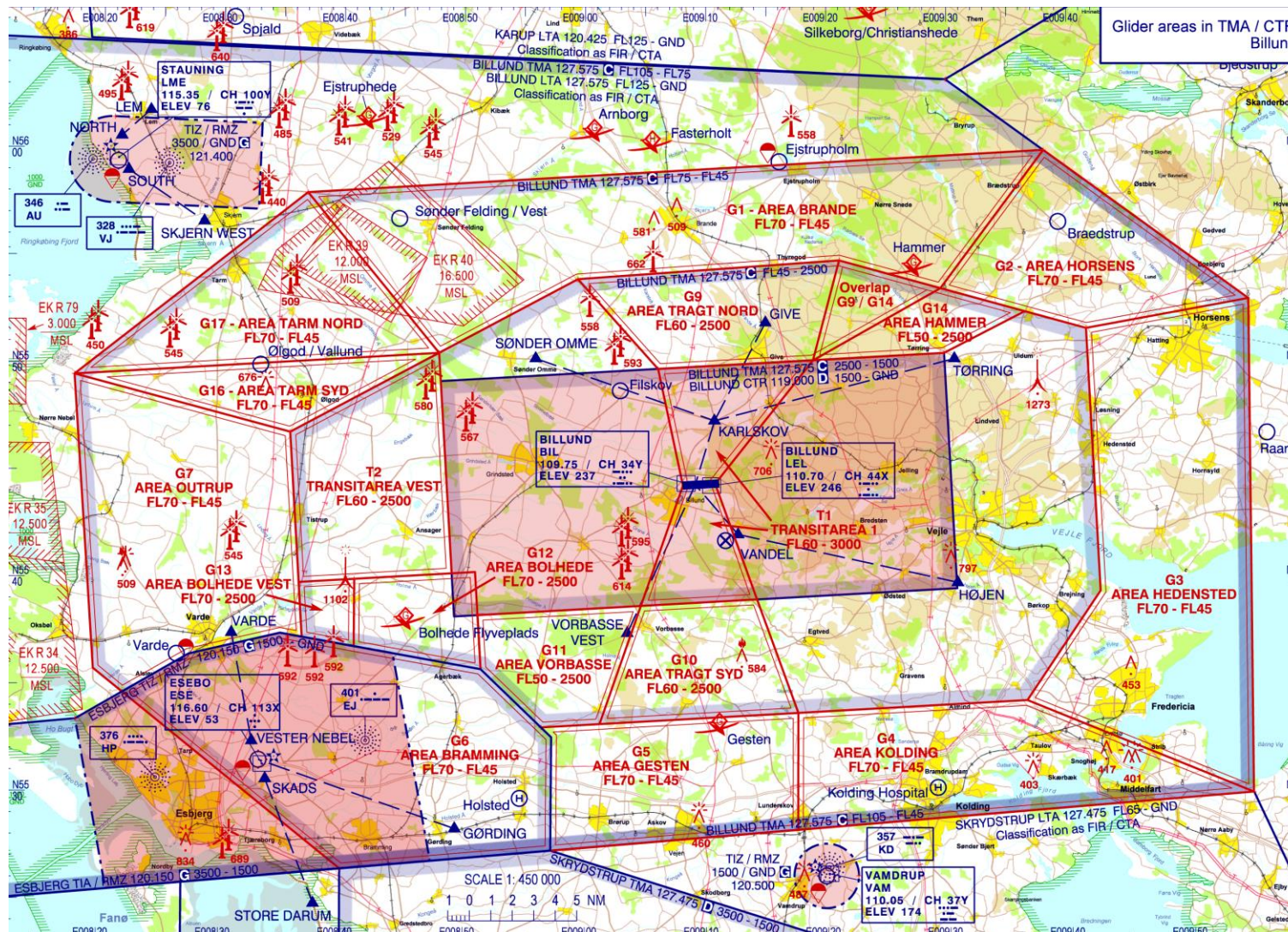


Beskriv opbygningen af Billunds luftrum;
CTR/TMA/LTA.



HERNING SVÆVEFLYVEKLUB

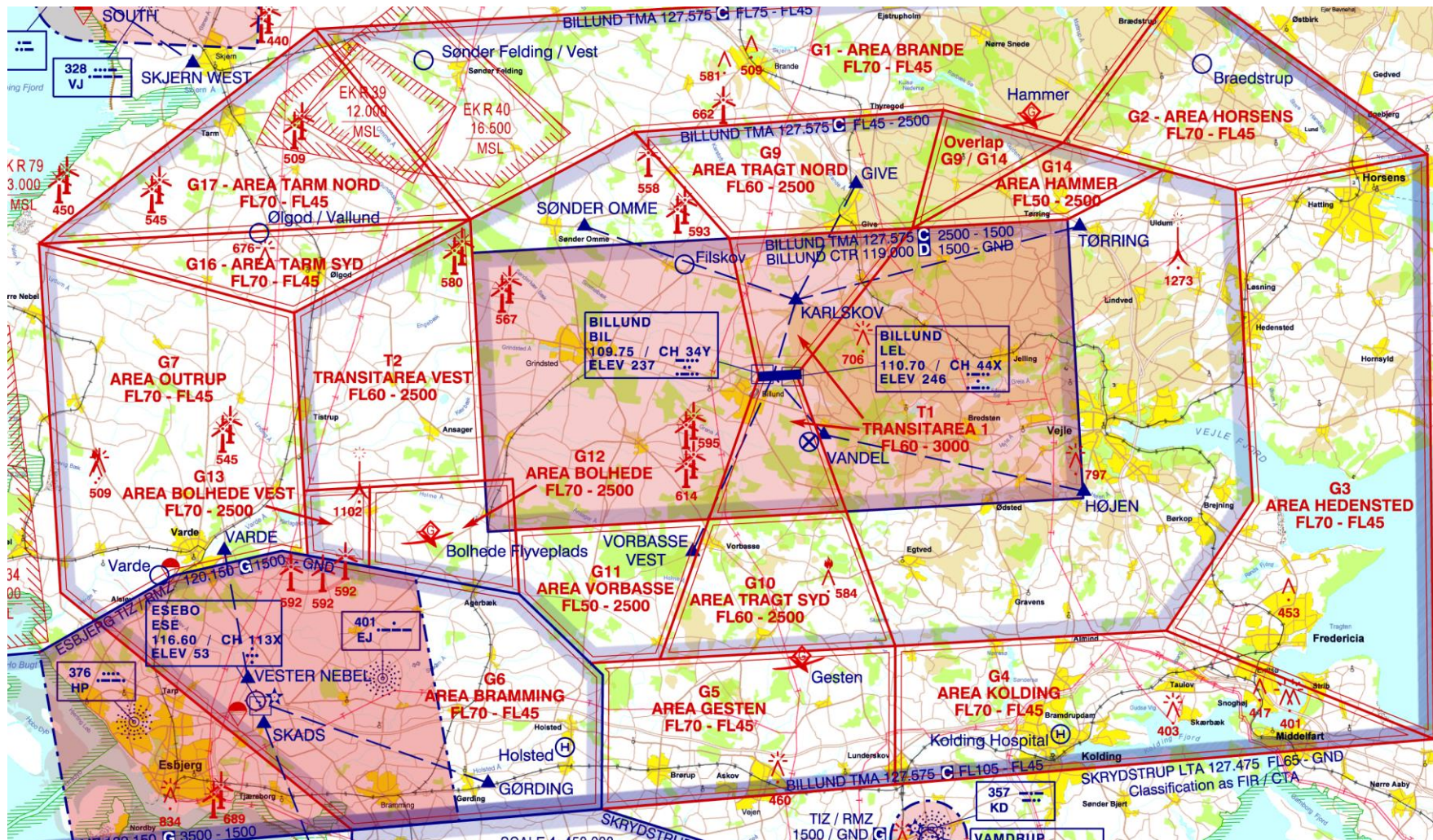
PFT AFTEN 2022
FLYVNING I KONTROLLERET LUFTRUM





HERNING SVÆVEFLYVEKLUB

PFT AFTEN 2022
FLYVNING I KONTROLLERET LUFTRUM





Hvilke krav til radiokontakt er der for flyvning i Billunds svæveflyveområder.



Hvilke krav til radiokontakt er der for flyvning i Billunds svæveflyveområder.

Lyt ind på ATIS 118.775 – hvis område er åbent, lyttepligt på:

Område Tarm, Brande, Hammer og Horsens: 122.475

Område Kolding, Gesten, Bramming, Bolhede og Vorbasse: 129.975

Ved individuel klarering skal man naturligvis opretholde to-vejs radiokommunikation.

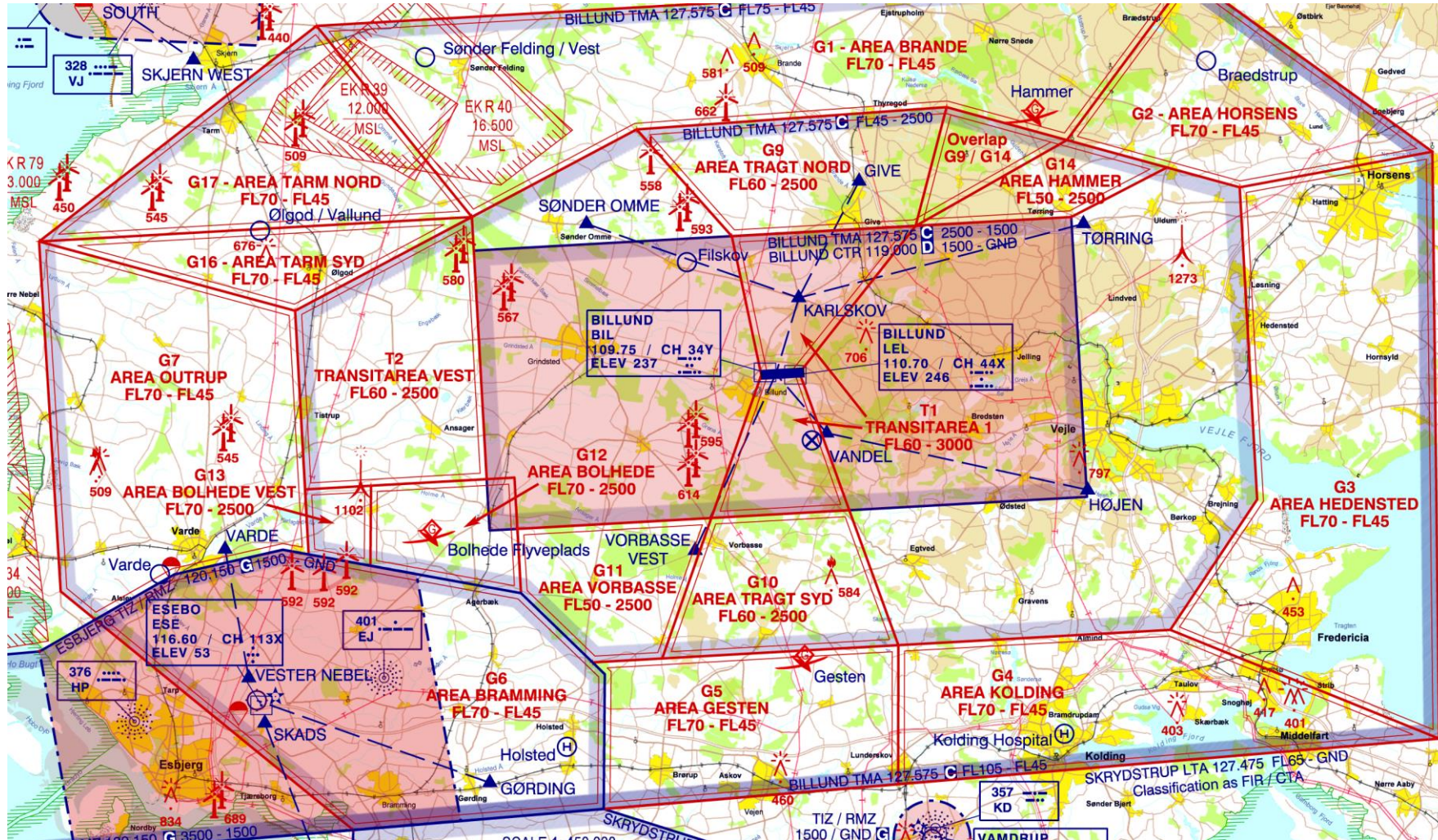


Hvordan passerer man Billunds luftrum fra nord til syd?



HERNING SVÆVEFLYVEKLUB

PFT AFTEN 2022
FLYVNING I KONTROLLERET LUFTRUM





Hvordan passerer man Billunds luftrum fra nord til syd?

Via T1, T2 eller individuel Klarering

T1: Vær opmærksom på 3000 ft og 1 nm (til banen) grænser.



Må DIMO flyve i svæveflyveområderne alene med lyttepligt?





Må DIMO flyve i svæveflyveområderne alene med lyttepligt?

Ja, såfremt den flyves uden brug af motor.

Ellers er den at regne for motorfly og skal derfor forholde sig til de almindelige lufttrafikregler.





Beskriv din metode for start af turbo lige efter der er udkoblet i 300 meter efter spilstarten.



Beskriv din metode for start af turbo lige efter der er udkoblet i 300 meter efter spilstarten.

Hold hjulet ude

Gå direkte på medvindsben

Udfold og start motor på medvind



Starter vi turboen ved wirebrud i 210 meter
så vi ikke behøver at lande igen?



Starter vi turboen ved wirebrud i 210 meter
så vi ikke behøver at lande igen?

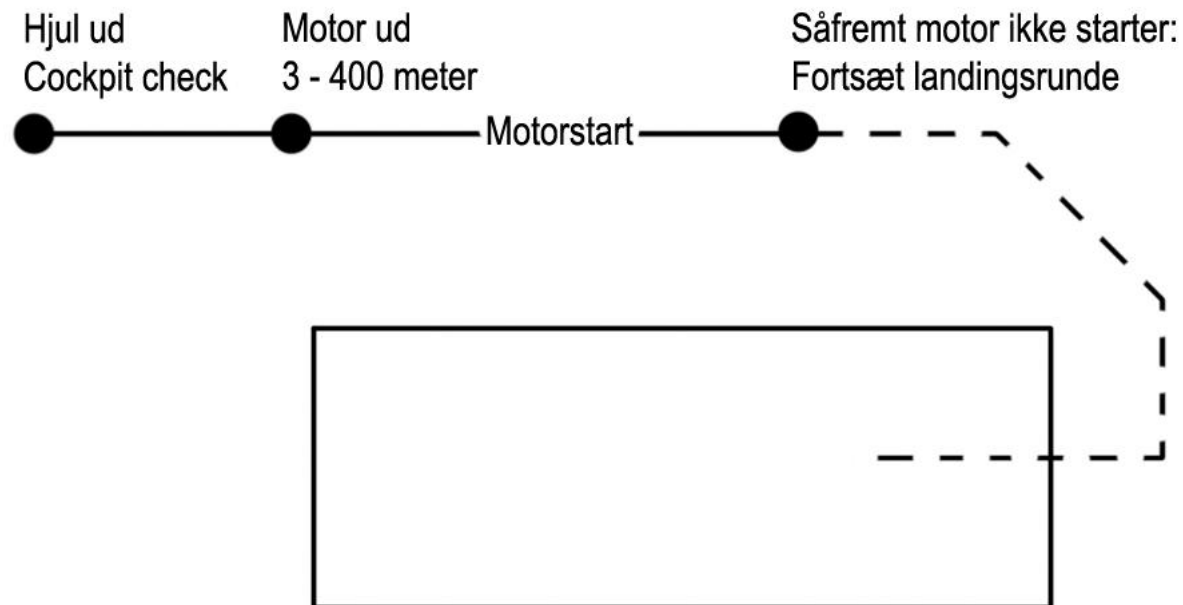




Beskriv den perfekte turbostart i terræn hvor termikken er ophørt. (placering, højde mv)



Beskriv den perfekte turbostart i terræn hvor termikken er ophørt. (placering, højde mv)





Hvad gør du hvis du i terræn ligger lavt i et fly med turbo og pludselig oplever ekstraordinært synk?



Hvad gør du hvis du i terræn ligger lavt i et fly med turbo og pludselig oplever ekstraordinært synk?

Forbered normal marklanding, fremfor at forsøge at lave motorstart.





Hvordan kommer vi hjem til pladsen efter en stræktur?
Højde, hastighed mv. Hvad er du særlig opmærksom på?



Hvordan kommer vi hjem til pladsen efter en stræktur?
Højde, hastighed mv. Hvad er du særlig opmærksom på?

3 km ankomstring fremfor linie over hangar.

Såfremt der bruges ankomstlinie så vær meget opmærksom på trafik i området omkring flyvepladsen og kald intentioner over radio (er baneretning vendt? Er der springere? Har de måske tilmeldt en anden sektor end da man startede?).



Du kommer noget lavt hjem, efter en opgave. Du har heldigvis en medvind på 30 kts hele vejen hjem, til en direkte medvind til banen. Du er nu ud for observationspunktet i 80 meter, med hastigheden for mindste synk.

Hvad er dine tanker nu?

Hvilke farer/trusler ser du?



Du kommer noget lavt hjem, efter en opgave. Du har heldigvis en medvind på 30 kts hele vejen hjem, til en direkte medvind til banen. Du er nu ud for observationspunktet i 80 meter, med hastigheden for mindste synk.

Hvad er dine tanker nu?

Hvilke farer/trusler ser du?

LAD VÆRE MED AT KOMME FOR LAVT HJEM!



Der pakkes sammen og du oplever at flyet har fået et stort tryk på den ene vinge. Noget har ramt vingen der virker blød i glasfiberen på skadesstedet. Du så det ikke ved DT, hvad gør du?

Er der tale om et havari?



Der pakkes sammen og du oplever at flyet har fået et stort tryk på den ene vinge. Noget har ramt vingen der virker blød i glasfiberen på skadesstedet. Du så det ikke ved DT, hvad gør du?

Er der tale om et havari?

1. Når der sker alvorlig personskade som følge af kontakt med flyet.
2. Når flyet får en skade, der nedsætter styrken eller flyveegenskaberne og som nødvendiggør en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele, dog bortset fra motor, propel, motorskærme, hjulskærme, vingetipper m.m. jfr. definitionen i KOMMISSIONENS GENNEM-FØRELSESFORORDNING (EU) 2015/1018.
3. Når flyet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt.



Der pakkes sammen og du oplever at flyet har fået et stort tryk på den ene vinge. Noget har ramt vingen der virker blød i glasfiberen på skadesstedet. Du så det ikke ved DT, hvad gør du?

Er der tale om en hændelse?



Der pakkes sammen og du oplever tryk på den ene vinge. Noget har rørt i glasfiberen på skadesstedet. Du siger: Hvad gør du?

Er der tale om en hændelse?

2.0 Hændelser

2.1. Flyveoperationer

Utilsiget tab af kontrol

1. En begivenhed, hvor en svæveflypilot ikke kunne frikoble start-wiren eller slæbetovet og derfor måtte anvende nødprocedurer for at gennemføre frikoblingen
2. Frikobling af start-wire eller slæbetov, som har eller kunne have bragt svæveflyet, de ombordværende eller enhver anden person i fare
3. Motorsvigt under start, hvis der er tale om et motorsvævefly
4. En flyvning, der er foretaget med et svævefly, som ikke var luftdygtigt, eller for hvilket en ufuldstændig flyveforberedelse har eller kunne have bragt svæveflyet, de ombordværende eller enhver anden person i fare.

2.2. Tekniske begivenheder

1. Unormalt kraftige vibrationer (f.eks. vibrationer i krænge- eller højderor eller i en propel).
2. Styregrej, der ikke fungerer korrekt eller er koblet fra
3. Svigt eller signifikant forringelse af svæveflyets konstruktion
4. Tab af enhver del af svæveflyets struktur eller indretninger under flyvningen.

2.3. Interaktion med ANS (luftfartstjenester) og ATM (lufttrafikstyring)

1. Interaktion med luftfartstjenester (f.eks. ydelse af forkerte tjenester, afgivelse af modstridende meddelelser eller afvigelse fra klarering) som har eller kunne have bragt svæveflyet, de ombordværende eller enhver anden person i fare
2. Uautoriseret indtrængning i reguleret luftrum.

2.4. Nødsituationer og andre kritiske situationer

1. Enhver begivenhed, der medfører et nødopkald
2. Enhver situation, hvor sikkert landingsområde ikke er til rådighed
3. Brand, eksplosion, røg, giftige gasser eller dampe i svæveflyet
4. Uarbejdsdygtighed hos pilot, der har ledt til, at vedkommende ikke er i stand til at udføre nogen som helst opgave.

2.5. Det ydre miljø og meteorologi

1. En kollision på jorden eller i luften med et luftfartøj, terræn eller en hindring (1)
2. En nær-kollision på jorden eller i luften med et luftfartøj, terræn eller en hindring (1), som nødvendiggør en undvigemanøvre for at undgå sammenstød
3. Anslag mod svæveflyet med skydevåben, fyrværkeri, flyvende drager, laserlys, kraftige lasersere, fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS), modelfly eller lignende
4. Lynnedslag, som beskadiger svæveflyet.




Der pakkes sammen og du oplever at flyet har fået et stort tryk på den ene vinge. Noget har ramt vingen der virker blød i glasfiberen på skadesstedet. Du så det ikke ved DT, hvad gør du?

Der er tale om en ***"Tildragelse"***

Begrebet tildragelse er en i DSvU intern beskrivelse af en skade på et fly, som ikke opstår i forbindelse med flyvning. Det kan for eksempel være under vejtransport, en hangarskade, under samling eller under transport til flyvefeltet, eller evt. en skade der opstår under taxi med motorsvævefly, hvor hensigten hermed ikke har været at foretage en flyvning.



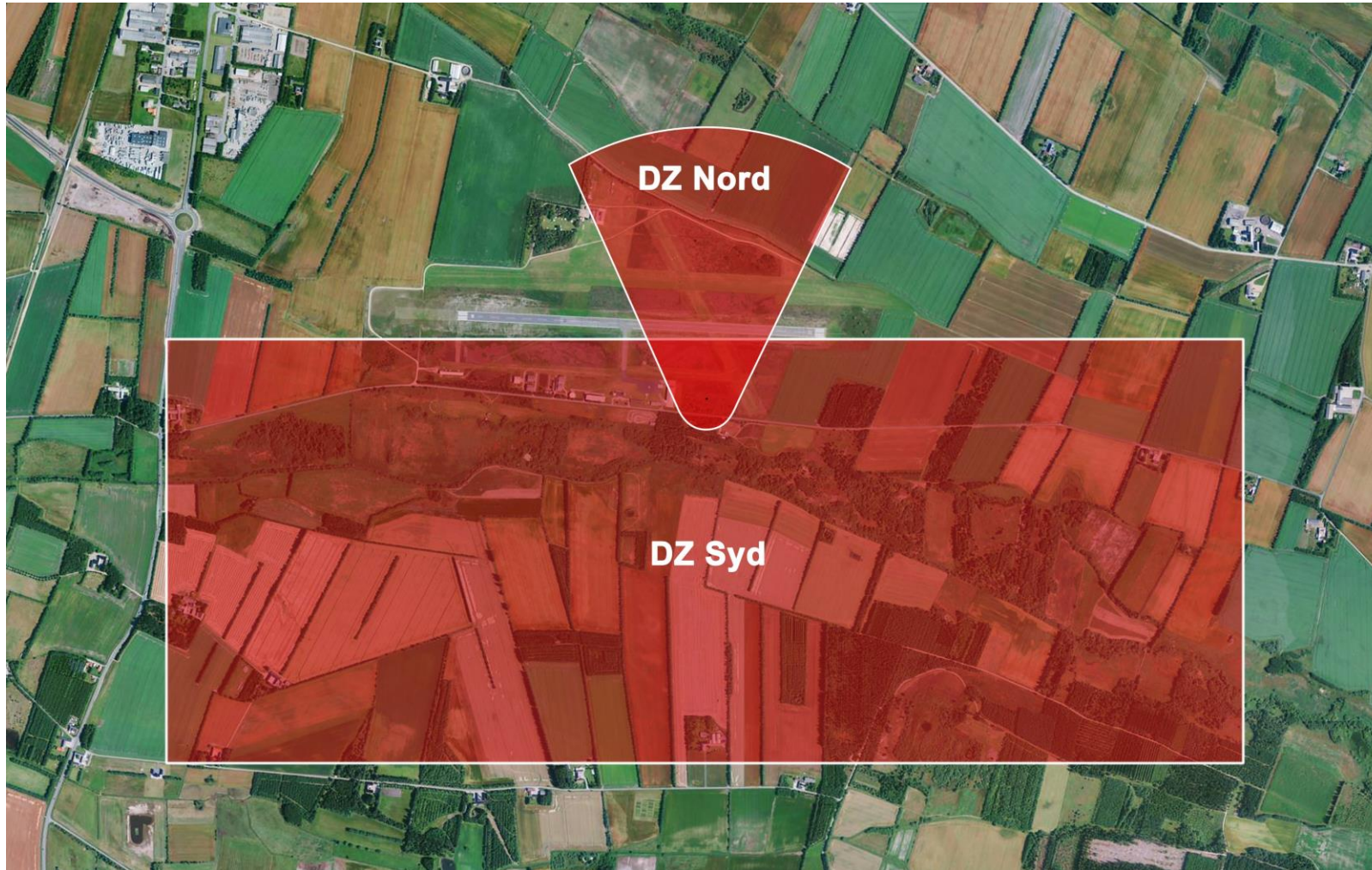
Meddelelesespligt....

	Unionshåndbog	Gruppe : 804
	FLYVESIKKERHED	Dato : 13.11.19 Side nr.: 1 (4)
<p><u>Alarmering og meddelelesespligt</u></p> <p><u>Se tillige gruppe 803</u></p> <p><u>Alarmering</u></p> <p>Såfremt der er tale om alvorlig personskade skal man naturligvis alarmere på telefon 112, da det her først og fremmest drejer sig om at redde liv og førlighed. I andre tilfælde forholdes i henhold til nedenstående.</p> <p><u>Meddelelesespligten</u></p> <p>Det er aftalt mellem Havarikommisionen for Civil Luftfart (HCLJ) og DSvU at indberetning af havarier og hændelser med svæve- og motorsvævefly skal foretages gennem DSvU's fysik-beredskab (se nedenfor). Når den vagthavende i fysik-beredskabet har modtaget underretningen, påhviler meddelelesespligten DSvU.</p> <p>Ifølge EU-forordning 996/2010 og (EU) 2015/1018 samt Luftfartsloven skal fartøjschefen <u>snarest muligt</u> underrette Havarikommisionen for Civil Luftfart (HCLJJ) om indtrufne havarier og hændelser.</p> <p>Ved snarest muligt skal forstås umiddelbart efter at havariet / hændelsen er indtruffet. Dog skal der så vidt muligt foretages sikring af flyet på havaristedet, således at uvedkommende ikke kan få adgang til det, ligesom kostbart udstyr m.m. bør være sikret mod tyveri o.l.</p> <p>At fartøjschefen opfylder sin meddelelesespligt ved at give meddelelsen til DSvU's fysik-beredskab, fratager ikke ham / hende muligheden for også at rette henvendelse direkte til HCLJ.</p> <p>Bemærk at i h.t. lov om luftfart § 139 bestemmes det, at i tilfælde af havari <i>'må luftfartøjet, dets dele eller indhold (gælder også personlige) eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før havarikommisionen har tilendebragt sine undersøgelser, medmindre der af politiet i forståelse med kommissionen gives tilladelse dertil.'</i> Undtaget herfra er naturligvis den nødvendige indsats i forbindelse med evt. redning af ombordværende.</p>		



HERNING SVÆVEFLYVEKLUB

PFT AFTEN 2022
DROPZONE DK





Hvad er reglerne ved brug af DZ Nord?

Hvad skal til for vi må starte?



Hvad er reglerne ved brug af DZ Nord?

Hvad skal til for vi må starte?

Når DZ Nord er aktivt, skal svæveflyvere sikre adskillelse til zonen hvilket ved normal operation ikke vil være nogen faktor, men for en sikkerhedsskyld anbefales det at lægge evt. landingsrunde ekstra langt mod nord, ligesom hjemflyvning til hangar fra øst ikke er tilladt såfremt der er springere i luften.

Der må ikke foretages spilstarter. Det er fartøjschefen som har ansvaret for at denne ikke gennemflyver den aktive dropzone eller foretager spilstart.



Hvornår må vi starte hvis DZ Syd er i brug?



Hvornår må vi starte hvis DZ Syd er i brug?

Altid, da springerne selv skal sikre adskillelse, og holde sig nord for asfaltbanen.



Når vi er i luften og hører "OY-RUL - 2 min til drop" på radioen, hvad betyder det så? Hvad skal du gøre?





Når vi er i luften og hører "OY-RUL - 2 min til drop" på radioen, hvad betyder det så? Hvad skal du gøre?

Alle svævefly skal søge ud af aktiv DZ senest når der meldes "2 minutter" på radioen.





Når vi er i luften og hører "OY-RUL - 2 min til drop" på radioen, hvad betyder det så? Hvad skal du gøre?

Alle svævefly skal søge ud af aktiv DZ senest når der meldes "2 minutter" på radioen.

Vær sikker: Er springerfly i luften, så bliv ud af Dropzone!





Færdsel mellem Nord & Syd

