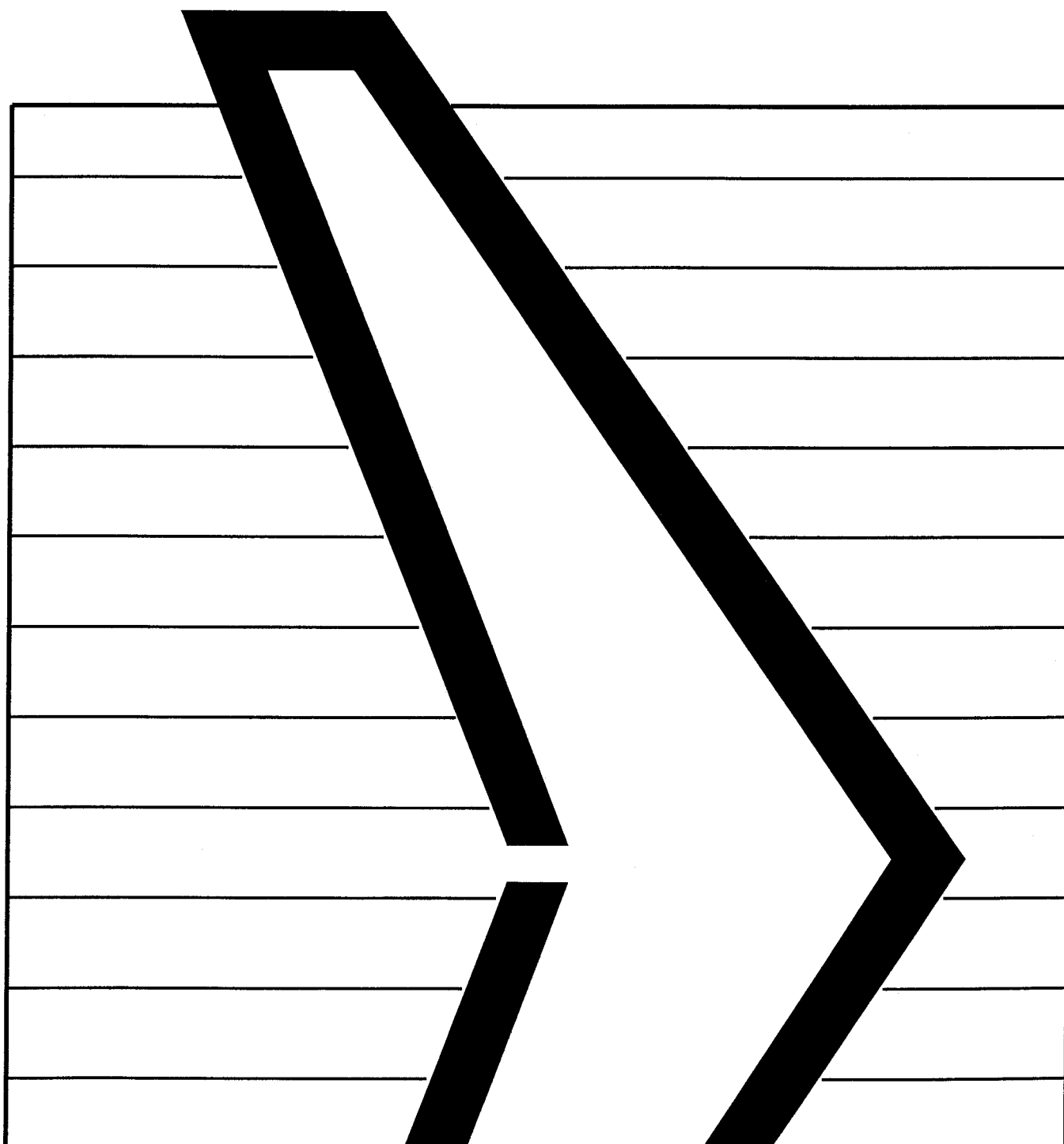


Privatflyvercertifikat PPL(A) Flyvningens planlægning og udførelse



The form consists of a large, thick, black stylized arrow pointing to the right, overlaid on a grid of horizontal lines. The arrow is composed of two parallel lines that converge towards the right, forming a triangular shape. The grid consists of 15 horizontal lines, with the arrow's tip pointing to the right edge of the grid.

FLYVNINGENS PLANLÆGNING OG UDFØRELSE

1. Angiv operationstiden for Meldekontoret for lufttrafiktjeneste på EKTS den 04. december 2007.
 - a) Fra 1300 UTC til 1700 UTC.
 - b) Fra 0800 UTC til 1200 UTC.
 - c) Fra 0700 lokal tid til 1900 lokal tid.
 - d) Fra 0500 lokal tid til 1700 lokal tid.

2. Hvad er korrekt med hensyn til afgivelse af en fuldstændig flyveplan for din påtænkte flyvning?
 - a) Flyveplanen kan afgives ved at ringe til Centralvejrtjenesten på telefonnummer 39 15 72 72.
 - b) Flyveplanen kan **kun** afgives ved at ringe til EKDK ACC.
 - c) Flyveplanen kan afgives til Meldekontoret for lufttrafiktjeneste på EKTS, såfremt det sker inden for dennes tjenestetid.
 - d) Flyveplanen kan **kun** afgives ved at ringe til Briefing EKCH.

3. Hvilke af nedenstående vejrphenomener kan ifølge VMC-udsigten forekomme over Danmark?
 - a) DZ og SHRA.
 - b) RA og BR.
 - c) RA og DZ.
 - d) +RA og TS.

4. Hvad er korrekt med hensyn til den turbulens, der ifølge VMC-udsigten kan forekomme over Danmark?
 - a) Turbulensen er kraftigst over ujævnt terræn.
 - b) Turbulensen er kraftigst i en stabil atmosfære.
 - c) Turbulensen er kraftigst over hav eller fladt terræn.
 - d) Turbulensen øges med stigende flyvehøjde.

5. Hvorledes karakteriseres de skyer, der ifølge VMC-udsigten kan forekomme over Danmark?
- a) Stratocumulus karakteriseres som mellemhøje skyer, medens stratus karakteriseres som lave skyer.
 - b) Både stratocumulus og stratus karakteriseres som mellemhøje skyer.
 - c) Stratus karakteriseres som mellemhøje skyer, medens stratocumulus karakteriseres som lave skyer
 - d) Både stratocumulus og stratus karakteriseres som lave skyer.
6. Ifølge VMC-udsigten er temperaturen i 2000 FT i den nordlige del af landet:
- a) 11° C varmere end temperaturen i 2000 FT i ICAO's standard atmosfære (ISA).
 - b) 6° C koldere end temperaturen i 2000 FT i ICAO's standard atmosfære (ISA).
 - c) 8° C koldere end temperaturen i 2000 FT i ICAO's standard atmosfære (ISA).
 - d) 11° C koldere end temperaturen i 2000 FT i ICAO's standard atmosfære (ISA).
7. Angiv gyldighedsperioden for den TAF der er udstedt for EKBI.
- a) Fra 0800 lokal tid til 1700 lokal tid.
 - b) Fra 0700 lokal tid til 1600 lokal tid.
 - c) Fra 0600 lokal tid til 1500 lokal tid.
 - d) Fra 1300 lokal tid til 0600 lokal tid.
8. Ifølge TAF'en for EKBI:
- a) kan der tidvist mellem 0600 lokal tid og 1500 lokal tid falde nedbør i form af moderat regn og finregn.
 - b) kan der tidvist mellem 0600 UTC og 1500 UTC falde nedbør i form af let regn og finregn.
 - c) kan der tidvist mellem 0600 UTC og 1500 UTC falde nedbør i form af moderat regn og finregn.
 - d) kan der tidvist mellem 0600 lokal tid og 1500 lokal tid falde nedbør i form af let regn og finregn.

9. Ifølge TAF'en for EKTS vil der:
- a) kun herske VMC-forhold på EKTS i perioden fra 0900 UTC og til 1500 UTC.
 - b) generelt herske VMC-forhold på EKTS i hele TAF'ens gyldighedsperiode, men i perioden fra 0600 UTC til 0900 UTC kan der tidvist forekomme vejrforhold dårligere end VMC .
 - c) herske VMC-forhold på EKTS i hele TAF'ens gyldighedsperiode.
 - d) generelt være vejrforhold der er **dårligere** end VMC på EKTS, men tidvist i hele gyldighedsperioden kan der forekomme vejrforhold der er **bedre** end VMC.
10. Se METAR'en for EKBI udstedt klokken 0750 UTC.
Hvad er korrekt?
- a) QNH er 6 HPA under standard trykket.
 - b) Spredningen mellem temperatur og dugpunkt er 5°C.
 - c) Vindretningen varierer mellem 050° og 130°.
 - d) Banesynsvidden (RVR) på bane 06 er 1200 M .
11. Ifølge ANALYSE kortet bilag 4 ligger lufttrykket over det nordlige Jylland på mellem:
- a) 1012 HPA og 1016 HPA.
 - b) 1008 HPA og 1012 HPA.
 - c) 1016 HPA og 1020 HPA.
 - d) 1020 HPA og 1024 HPA.
12. Se ANALYSE kortet bilag 4.
Fronten belligende tværs over Jylland benævnes en:
- a) koldfront.
 - b) okklusion.
 - c) varmfront.
 - d) polar front.

13. På ANALYSE-kortet bilag 4 er tegnet isobarer.
Hvad er korrekt?
- a) Vindstyrken er kraftigst, hvor afstanden mellem isobarerne er størst.
 - b) Vindstyrken er kraftigst, hvor afstanden mellem isobarerne er mindst.
 - c) Vindstyrken er svagest, hvor afstanden mellem isobarerne er mindst.
 - d) Der er ingen sammenhæng mellem isobarafstand og vindstyrke.
14. Hvad kan udledes af SIGWX – LOW LEVEL-kortet (bilag 5)?
I skymassen Jylland, kan der blandt andet forekomme:
- a) cumulonimbus skyer liggende gemt inde i andre skyformationer.
 - b) negative temperaturer ned til 4000 FT MSL.
 - c) let til moderat isning.
 - d) skyer med en skybase ned til 100 FT.
15. Hvad sker der med vindretning og vindhastighed i forbindelse med, at en veludviklet varmfront nærmer sig, men før den passerer?
- a) Vindretningen drejer mod højre (veerer) og vindhastigheden tiltager.
 - b) Vindretningen drejer mod venstre (bakker) og vindhastigheden aftager.
 - c) Vindretningen drejer mod højre (veerer) og vindhastigheden aftager.
 - d) Vindretningen drejer mod venstre (bakker) og vindhastigheden tiltager.
16. Se SIGWX – LOW LEVEL kortet bilag 5.
Hvad er korrekt?
- a) Et lavtryk sydvest for Danmark nærmer sig den jyske vestkyst med en hastighed på 10 KM i timen.
 - b) Et lavtryk sydvest for Danmark nærmer sig den jyske vestkyst med en hastighed på 20 KT.
 - c) Et lavtryk sydvest for Danmark nærmer sig den jyske vestkyst med en hastighed på 20 KM i timen.
 - d) Et lavtryk sydvest for Danmark nærmer sig den jyske vestkyst med en hastighed på 10 KT.



17. Du påtænker at udføre din flyvning fra EKTS til L SD i en højde under gennemgangshøjden.
Indebærer den påtænkte flyvning passage af område/områder hvor, der **ifølge listen over fareaktiviteter** (bilag 6), forekommer aktiviteter til fare for luftfarten?
- a) Ja, EK D370 passeres og ifølge listen over fareaktiviteter er det aktivt op til 30.000 FT MSL.
 - b) Ja, EK D302B passeres.
 - c) Nej.
 - d) Ja, både EK D302B og EK D370 passeres og ifølge listen over fareaktiviteter er begge aktive.
18. Til planlægningen af denne flyvning anvender du blandt andet ICAO-kort DANMARK 1 : 500.000.
7,4 CM målt på dette kort svarer til:
- a) 20 NM.
 - b) 15 NM.
 - c) 10 NM.
 - d) 25 NM.
19. Angiv MH for strækningen EKTS – L SD.
- a) 067°.
 - b) 061°.
 - c) 247°.
 - d) 241°.
20. Angiv GS for strækningen L SD – L ML.
- a) 71 KT.
 - b) 83 KT.
 - c) 77 KT.
 - d) 89 KT.
21. Angiv brændstofforbruget for strækningen EKTS – L SD – L ML.
- a) 11,8 US GL.
 - b) 12,8 US GL.
 - c) 13,8 US GL.
 - d) 14,8 US GL.



22. Beregn flyvetiden for strækningen L SD – L ML - VFR-rapportpunkt Give.
- a) 56 minutter.
 - b) 1 time og 6 minutter.
 - c) 1 time og 16 minutter.
 - d) 46 minutter.
23. Angiv vindkorrektionsvinklen (WCA) for strækningen L ML – VFR-rapportpunkt Give.
- a) Vindkorrektionsvinkel plus 6°.
 - b) Vindkorrektionsvinkel plus 9°.
 - c) Vindkorrektionsvinkel minus 6°.
 - d) Vindkorrektionsvinkel minus 9°.
24. Til beregning af flyvevægt og tyngdepunkt ført start har du følgende oplysninger:
- | | | | |
|----------------------------|-----------|--------|---------------------|
| Tomvægt: | 1325 LBS. | Moment | 50,5 (lbs-ins/1000) |
| Pilot og passager forsæde: | 360 LBS. | Moment | 11,8 (lbs-ins/1000) |
| Brændstof: | 232 LBS. | Moment | 11,2 (lbs-ins/1000) |
| Passagerer bagsæde: | 331 LBS. | Moment | 24,0 (lbs-ins/1000) |
| Bagage: | 30 LBS. | Moment | 5,2 (lbs-ins/1000) |
- Angiv hvor tyngdepunktet er beliggende på "CENTER OF GRAVITY MOMENT ENVELOPE" (Bilag 8).
- a) Position "A".
 - b) Position "C".
 - c) Position "B".
 - d) Position "D".
25. Dette spørgsmål skal løses ved hjælp af bilag 7 (Start- og landingsdata).
Hvor meget øges **startløbet** ved MSL under standard atmosfære forhold på en tør og hård bane, når startmassen øges fra 1700 LBS til 2300 LBS?
- a) Startløbet øges med 132 M.
 - b) Startløbet øges med 152 M.
 - c) Startløbet øges med 142 M.
 - d) Startløbet øges med 162 M.

26. Startdistancen på bane 10 på EKTS for denne flyvning har du under den forudsætning at banen ved starten er tør og ren, beregnet til 1170 FT. Hvor meget vil denne beregnede startdistance øges, hvis det viser sig at banen er dækket af 2,5 CM vand?
- a) Den vil øges til 472 meter.
 - b) Den vil øges til 482 meter.
 - c) Den vil øges til 502 meter.
 - d) Den vil øges til 492 meter.
27. Hvilken indflydelse har den eventuelle banehældning på bane 10 på EKTS på den startdistance du beregnede i spørgsmål 26?
- a) Den vil forøge startdistancen med 10%.
 - b) Den vil formindske startdistancen med 10%.
 - c) Den vil forøge startdistancen med 20%.
 - d) Da banehældningen er mindre end 0,1 % påvirkes startdistancen ikke nævneværdigt.
28. Forud for flyvningen afgiver du en fuldstændig flyveplan. Hvad skal du skrive i flyveplanens pkt. 8: Flyveregler?
- a) VMC.
 - b) V.
 - c) I.
 - d) IFR.
29. Du holder på forpladsen på EKTS. Din højdemåler er indstillet på 1000 HPA og viser en indikeret højde på ca. 240 FT. Angiv QFE for EKTS. (27 FT pr. HPA)
- a) QFE ca. 999HPA.
 - b) QFE ca. 1001 HPA.
 - c) QFE ca. 991 HPA.
 - d) QFE ca. 1009 HPA.
30. Efter starten fra EKTS stiger du mod dit påtænkte flyveniveau. Hvad sker der med højdemålervisningen når du præcis ved passage af gennemgangshøjden (TA) skifter din højdemålerindstilling fra EKTS QNH 1009 HPA til standard tryk?
- a) Højdemåleren vil indikere en højde på ca. 3100 FT.
 - b) Højdemåleren vil indikere en højde på ca. 2900 FT.
 - c) Højdemåleren vil indikere en højde på ca. 3400 FT.
 - d) Højdemåleren vil indikere en højde på ca. 2500 FT.



31. På strækningen EKTS – L SD befinder du dig på positionen 5715N00910E i FL35. Hvad er korrekt med hensyn til tovejs radiokommunikation i det luftrum du nu befinder dig i?
- a) Der er intet krav om tovejs radiokommunikation, men jeg kan modtage flyveinformations- og alarmeringstjeneste ved at kontakte AALBORG APPROACH på 123,975 MHZ.
 - b) Der er krav om tovejs radiokommunikation med AALBORG APPROACH, da jeg befinder mig inden for AALBORG LTA.
 - c) Der er intet krav om tovejs radiokommunikation, men jeg kan modtage flyveinformations- og alarmeringstjeneste ved at kontakte AALBORG APPROACH på 129,475 MHZ.
 - d) Der er intet krav om tovejs radiokommunikation, men jeg kan modtage flyveinformations- og alarmeringstjeneste ved at kontakte COPENHAGEN INFORMATION på 127,075 MHZ.
32. På strækningen L SD – L ML passerer du AAL radial 071, samtidig med, at du overflyver en mast beliggende ved en mindre flyveplads. Angiv din position?
- a) Min position er 5708N01003E.
 - b) Min position er 5718N01003E.
 - c) Min position er 5708N01013E.
 - d) Min position er 5718N01013E.
33. Angiv den lodrette udstrækning af kontrolleret luftrum over L ML.
- a) Fra 1500 FT til 3500 FT.
 - b) Fra GND til 1500 FT.
 - c) Fra GND til 3500 FT.
 - d) Fra GND til over FL 195.
34. Du passerer over L ML.
I hvilken mindste højde skal du befinde dig for, i tilfælde af motorstop, at kunne glide til EKAH og nå flyvepladsen i en højde på 1000 FT MSL? (Der ses bort fra vindens indflydelse)
- a) 1100 FT.
 - b) 3100 FT.
 - c) 2100 FT.
 - d) 4100 FT.

35. Du passerede L ML klokken 1403 og følger nu dit track mod VFR-rapportpunkt Give. Klokken 1415 passerer du stadig på track ODN VOR radial 324. Hvad har din gennemsnitlige Ground Speed (GS) været siden du passerede L ML?
- a) 100 KT.
 - b) 90 KT.
 - c) 110 KT.
 - d) 120 KT.
36. Angiv frekvens for NDB LO samt hvornår NDB LO må anvendes operationelt.
- a) Frekvens 341 **MHZ**. Må kun anvendes operationelt indenfor en radius på 40 NM fra LO.
 - b) Frekvens 341 **KHZ**. Må kun anvendes operationelt indenfor en radius på 40 NM fra LO.
 - c) Frekvens 341 **KHZ**. Må kun anvendes operationelt indenfor en radius på 30 NM fra LO
 - d) Frekvens 341 **MHZ**. Må kun anvendes operationelt indenfor en radius på 30 NM fra LO.
37. Du nærmer dig nu VFR-rapportpunkt Give. Ved planlægningen af din flyvning gennemgik du VFG'en og konstaterede at rapportpunktet er beliggende i et område der er benævnt BI 5. Hvilken aktivitet kan ifølge VFG'en foregå indenfor område BI 5?
- a) Militære øvelsesflyvninger kan finde sted uden klarering fra BILLUND APPROACH.
 - b) Kunstflyvning kan finde sted uden klarering fra BILLUND APPROACH.
 - c) Svæveflyvning kan finde sted uden klarering fra BILLUND APPROACH.
 - d) Faldskærmsudspring kan finde sted uden klarering fra BILLUND APPROACH.
38. Frekvensen for den terminalinformationstjeneste der udsendes fra BILLUND er:
- a) 130,850 MHz og udsendes kun på engelsk sprog.
 - b) 119,250 MHz og udsendes kun dansk sprog.
 - c) 119,000 MHz og udsendes både på engelsk og dansk sprog.
 - d) 118,775 MHz og udsendes kun på engelsk sprog.

39. Da du nærmer dig VFR-rapportpunkt Give kalder du op til BILLUND TOWER og anmoder om at komme i kontrolzonen i 1200 FT for landing. Du får instruktion om at vente i Give VFR-ventemønster i ikke over 1500 FT.
Hvad er korrekt?
- a) Laveste tilladte flyvehøjde i Give VFR-ventemønster er 3000 FT MSL.
 - b) Alle drej i Give VFR-ventemønster skal foretages til højre.
 - c) Laveste tilladte flyvehøjde i Give VFR-ventemønster er 300 FT.
 - d) Alle drej i Give VFR-ventemønster skal foretages til venstre.
40. Du får nu klarering til at flyve ind i BILLUND CTR via VFR-rapportpunkt Give i ikke over 1500 FT.
Hvad er korrekt med hensyn til VFR-flyvning i BILLUND CTR?
- a) BILLUND TOWER sørger kun for, at du er adskilt fra IFR-trafik, men afgiver trafikinformationer om anden VFR- trafik og på anmodning undvige rådgivning
 - b) BILLUND TOWER sørger ikke for adskillelse til hverken IFR- eller anden VFR-trafik, men afgiver trafikinformationer om anden trafik og i yder i muligt omfang undvige rådgivning.
 - c) BILLUND TOWER sørger for du er adskilt fra både IFR- og anden VFR-trafik.
 - d) Der er krav om transponder med 4096 kodemuligheder og mode C.
41. Bane i brug på EKBI er bane 09.
Bane 09 er et udtryk for:
- a) banens retning i forhold til magnetisk nord.
 - b) banens retning i forhold til sand nord.
 - c) en tilfældig benævnelse af banen for at kunne skelne den fra den anden landingsretning.
 - d) den aktuelle modvindskomponent.
42. Efter at have modtaget klarering hertil befinder du dig nu på finale til bane 09 på EKBI da du bliver du opmærksom på et fast grønt lys rettet mod dig fra BILLUND TOWER.
Hvad betyder dette lyssignal?
- a) Giv plads for et andet luftfartøj og fortsæt i tafikrunden.
 - b) Tilladt at lande.
 - c) Flyvepladsen er uegnet til landing; land ikke.
 - d) Land på denne flyveplads og kør ind til parkeringspladsen. (Klarering til landing vil derefter blive afgivet på sædvanlig måde)



43. Angiv landingsdistance til rådighed på bane 09 på EKBI.
- a) 2950 M
 - b) 2950 FT.
 - c) 3100 M.
 - d) 3100 FT.
44. Du landede på EKBI klokken 1210 lokaltid. Din flyvemaskine er udstyret med antikollisionslys, navigationslys og landingslys. Angiv hvilke(t) lys der mindst skal være tændt under kørslen fra banen og til APRON.
- a) Alle tre former for lys skal være tændte.
 - b) Antikollisionslys og landingslys.
 - c) Navigationslys og landingslys.
 - d) Antikollisionslys.

Slut Flyvningens planlægning og udførelse

Correct Answer Sheet: 0000311

Certificate: PPL(A); Private Pilot License (Aeroplane)
Subject: 030; Flyvningens planlægning og udførelse
Number of Questions: 044/000
Readied: 20071121 1350
Read: 20071121 1411
Printed: 20071121 1415

001	C	038	D
002	C	039	D
003	B	040	B
004	A	041	A
005	D	042	B
006	D	043	A
007	B	044	D
008	C		
009	C		
010	A		
011	A		
012	C		
013	B		
014	C		
015	D		
016	B		
017	C		
018	A		
019	A		
020	D		
021	B		
022	C		
023	C		
024	B		
025	A		
026	D		
027	D		
028	B		
029	C		
030	A		
031	A		
032	C		
033	D		
034	D		
035	A		
036	B		
037	C		