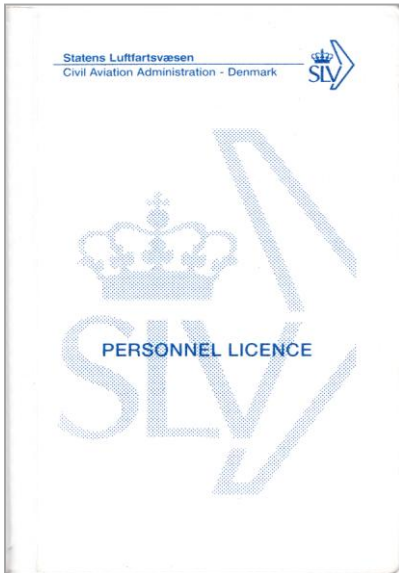


Hvad er PPL (A) certifikat?

PPL(A) står for Privat Pilots License Aeroplane og oversat til dansk må det være privatflyvercertifikat til flyvemaskine.



Her ser du et billede af PPL(A)-certifikatet. Det er et lille hæfte med plastlommer.

I hæftet kan man på side 1 se, at det er udstedt af SLV (Statens Luftfartsvæsen). SLV har indgået samarbejde med andre europæiske lande om bl.a. certificering. Tilsammen kalder de sig JAA, som står for Joint Aviation Authorities. Certifikatet er udstedt i overensstemmelse med ICAO og JAR standarder.

ICAO er den Internationale Civile Aviation Organisation. I USA har man et FAA certifikat udstedt af Federal Aviation Authorities. Det internationale samarbejde har gjort, at man langt hen ad vejen anerkender hinandens certifikater, så man rimelig let kan få adgang til at flyve i hele verden på sit PPL certifikat.

Gyldighed af certifikatet: I princippet er certifikatet uden udløbstid. Det skal dog genudstedes efter nogle år. Det certifikat, jeg har, skal genudstedes i 2014.

Rettigheder: Når du har fået dit PPL certifikat, må du foretage VFR-flyvning (VFR flyvning er flyvning i god sigt og uden for skyer) i ikke-erhvervsmæssig luftfart som fartøjschef eller andenpilot på flyvemaskine af den klasse/type, for hvilken certifikatet er gældende. Certifikatet giver **ikke** ret til at modtage betaling for flyvningen.

Krav: For at måtte udøve certifikatets rettigheder (ratings) skal disse forlænges efter fastsatte regler. Udløber rettighederne, skal de fornyes.

Hvilke fly må jeg flyve: Class/type ratings står for klasse/ type af fly, og der står SEP(land) i mit certifikat. Det betyder "Single Engine Piston land" - på dansk enmotoret landflyvemaskine med stempelmotor. Så jeg må flyve alle enmotorede (stempel) landflyvemaskiner! Jeg må dog ikke umiddelbart flyve UL-fly eller motorsvævefly, men det kan man forholdsvis hurtigt skoles om til.



Her ses et eksempel på en SEP (land) flyvemaskine. En Piper Cherokee fra 1968, men stadigvæk utroligt velflyvende. Motor og propel o.lign. skiftes ud eller hovedrepareres med fastsatte mellemrum.

Før skrev jeg, at jeg måtte flyve alle enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor. Det er en halv sandhed, for hvis jeg vil flyve en type med:

- Halehjul
- Optrækkeligt understel
- Stilbar propel
- Turbo
- Trykkabine
- Et grebs betjent motor
- Glascockpit

så kræves "differences training" eller på dansk træning i forskelle. Det kan jeg få hos en instruktør, som har denne rettighed. Det bliver noteret i min logbog, når jeg har erhvervet en rettighed samt til hvad.

Jeg må så, fx når jeg er omskolet til en flytype med oprækkeligt understel, flyve alle andre fly med oprækkeligt understel, bare det er af klassen SEP land. Den eneste betingelse er, at jeg udfører en "familiarisation training" - det har man på dansk valgt at kalde en træning i fortrolighed. Sådan en kan man selv udføre ved at studere det pågældende flys manualer, men det er en god idé for en sikkerheds skyld at tage en instruktør med.

Hvor længe gælder rettighederne? Når du har fået dit PPL, gælder type/klasserettighederne i 24 måneder.

Hvordan forlænges rettighederne? For at forlænge rettigheden skal du enten:

- inden for 3 måneder før udløb af disse aflægge og bestå et "proficiency check" eller
- inden for de seneste 12 måneder før udløb af hidtidig gyldighedsperiode have fløjet 12 timer:
 - på flyvemaskine af klassen "enmotoret flyvemaskine med stempelmotor" eller
 - "selvstartende motorsvævefly"omfattende 6 timer som luftfartøjschef og 12 starter og 12 landinger, og have gennemført en træningsflyvning med instruktør af en times varighed.

Den sidste metode er absolut den bedste efter min mening. Men har du holdt dine evner og rutine ved lige på anden vis, kan proficiency check være ok, men husk, at man kan dumpe til sådan et check!

Hvordan erhverver man et PPL(A) Certifikat?

Det første man skal gøre for at få et PPL-certifikat, er at kontakte en flyveskole for at få teorien til uddannelsen. Man kan godt selv læse teorien op, men det er meget svært, men for at tage prøven, kræver det under alle omstændigheder, at man indstilles af en enhed (typisk en flyveskole) med ret til at indstille elever til teoriprøve.

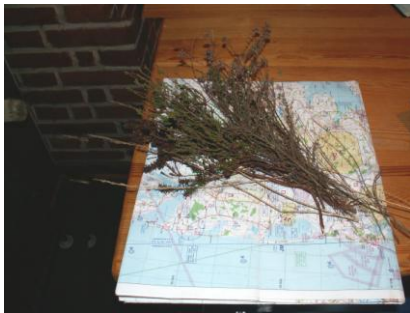
Når du har bestået teorien, er det tid at gå i gang med radiokommunikationen. Prøven i radiokommunikation består af en teoretisk del, hvor du bliver tjekket i en masse teori vedr. radiokommunikation, og en praktisk del, hvor du skal tale i radio.

Radiokommunikation læser du på en flyveskole, hvor du, gennem mange simulerede flyveture, trænes i at tale i radio.

For at kunne starte på skoleflyvning med instruktør kræves kun, at du er stor nok til at kunne se hen over instrumentbrættet, samt at du samtidigt kan nå pedalerne i bunden af flyet og betjene disse til yderpunkterne. I USA er det ikke ualmindeligt, at børn i 12 års alderen får den første flyvelektion.

For at kunne få lov til at flyve alene (solo) er der større krav:

1. Du skal have en gyldig helbredsattest (medical) mindst klasse 2
2. Du skal have teoretiske kundskaber. I Danmark tolkes det således, at du skal have bestået hele teoridelen.
3. Du skal have et gyldigt radiocertifikat.



Efter vort skoleprogram er det i lektion 11, at eleven har den første solo. Typisk efter ca. 15 timer. Men vi tager ingen chancer med sikkerheden og slipper først elever ud på egen hånd, når der ikke er tvivl om, at de er egnede.

Når eleven har opnået solostatus, kan han/hun sikkert styre flyet og forhindre, at flyet staller eller lave udretning, hvis det skulle ske. Eleven har da også lært

procedureerne, som anvendes, hvis motoren skulle gå i stå.

Den næste fase i skolingens handler om, at eleven skal lære at finde vej fra sted til sted ved hjælp af et kort. Navigation, som det hedder, er slet ikke så ligetil endda. Det kræver, at man har mental kapacitet til også at klare denne opgave, samtidigt med at man flyver. Ydermere skal man tale på radioen og indhente tilladelser og informationer til brug for flyvningen.

Noget af det sidste, inden man er klar til den praktiske flyveprøve, er solo-navigationsturene.

Efter en sidste kontrol af elevens færdigheder, kan han/hun indstilles til prøve. Kravet til opnået flyvetid er, at eleven har opnået mindst 45 timers flyvning. Ud af disse skal mindst 10 timer være udført som soloflyvning og mindst 25 timer skal være med instruktør.



Den praktiske prøve er delt op i forskellige moduler og tager udgangspunkt i en flyvetur til en destination, som kontrollanten har valgt.

Man starter med at gøre rede for forberedelserne til flyvningen og flyveplanlægningen. Det vil sige, at man har samlet og vurderet vejroplysninger, at der er lavet en vægt og balanceberegning og udregning

af start og landingsdistancer. Ruten er beregnet og behovet for brændstof er udregnet. Så kommer selve flyveturen, og man starter sin flyvning på den planlagte rute med kontrollanten ved sin side.

Når kontrollanten er overbevist om, at man kan følge en streg i kortet, vil han se



forskellige øvelser udført. Det kan være drej med 45° krængning eller langsomflyvning. Han vil også se, at man kan flyve instrumentflyvning. Hertil får eleven specielle briller på, som kun tillader, at man aflæser instrumenterne.

Herefter er der kun landingerne tilbage. Man skal lave forskellige landinger. Typisk en almindelig landing, hvor man må bruge fulde flaps. Man skal også lave en landing

uden flaps samt en simuleret nødlanding. Derudover skal man vise, at man behersker situationen, hvor en landing må afbrydes, og man giver fuld gas og på sikker måde får flaps op og går rundt til en ny landing.

Hvis kontrollanten er tilfreds med præstationen, udskriver han et midlertidigt certifikat. Det kan man så benytte, til man i løbet af et par uger får tilsendt sit originale PPL(A) certifikat.