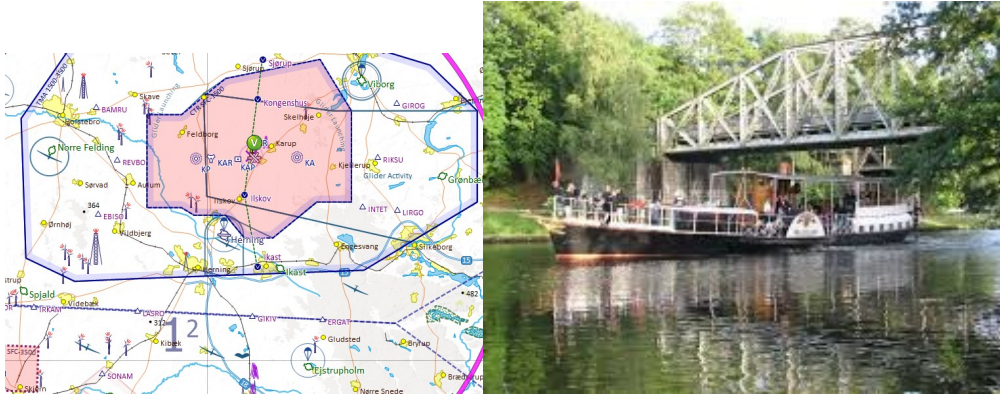


AOPA DMU inviterer til

Pilot Safety Days

Den 25.-26. maj 2019

Herning Flyveplads
EKHG



Kære AOPA DMU medlem og ledsagere

AOPA DMU præsenterer hermed til sit første Fly-In.

Forhåbentligt bliver dette Fly-In så stor en succes, at det fremover afvikles årligt eller hvert 2. År, på skift mellem de forskellige skandinaviske AOPA organisationer.

Arrangementet har en pilot sikkerhedsorienteret dagsorden og et social/kulturelt orienteret program for piloter og ledsagere.

Med venlig hilsen

AOPA DMU's bestyrelse

Logistik

Rammen er flyvepladsen i Herning (EKHG). Indlæg og praktiske emner afvikles på Herning Flyveplads.

For dem der ønsker at komme allerede fredag er transport fra Herning Flyveplads til hotel i Silkeborg til rådighed med bus fredag den 24. maj 13:00 til 19:00 lokaltid. Transport ml. Herning Flyveplads og hotel/Silkeborg er inkluderet i deltagerprisen.

Hotel "Vejlesøhus" ligger i Silkeborg, en smuk by i centrum af Jyllands søområde.

Hotellet er blok reserveret frem til tilmeldingsfristen, den 20. marts 2019.

Værelser vil være tilgængelige som enkelt-eller dobbeltværelser fra fredag til mandag.

For dem, der ønsker at opholde sig i længere tid, vil AOPA DMU Danmark videresende anmodningen til hotellet.

Lørdagens fælles middag er valgfri, men åben for alle deltagere.

Omkostninger

Vi har opnået en særlig hotelpris på:

Enkeltværelse med morgenmad	700 DKK/nat
Dobbeltværelse med have inkl. morgenmad	1.000 DKK/nat
Lørdag aften middag, med begrænset (betalte) drikkevarer	395 DKK
Fly-In pilot deltagerpris (per deltagerdag):	250 DKK
Ledsager betaling, inkl.. bådtur, frokost, museum (per dag)	200 DKK

N.B. Kun lørdag og søndag regnes som deltagerdage

Tilmelding

Tilmeldings- og betalingsfrist er **den 20. marts**.

Tilmelding sker ved udfyldelse af medsendte tilmeldingsblanket. Venligst udfyld alle felter.

E-mail, hvortil tilmeldingen skal sendes, og betalingsoplysninger finder du på blanketten.

Ledsager program

Lørdag:

- | | |
|---------------|---|
| 10:00 - 11:15 | Sejlads på Gudenåen til Himmelbjerget |
| 11:15 - 13:30 | Spadseretur 1,2 km @ 10% hældning, op til det højeste punkt i Danmark (147 meter MSL) |
| 13:30 - 15:00 | Frokost ved søen |
| 15:15 - 16:30 | Sejlads tilbage til Silkeborg. |
| 19:00 - 23:00 | Fælles middag med kolleger og interessante indlæg |

Søndag:

- | | |
|---------------|-------------------------------------|
| 10:00 - 12:00 | Besøg på Asger Jorn Museum. |
| 12:00 - 13:30 | Frokost i Silkeborg |
| 15:00 - 15:30 | Bus-transfer til Herning flyveplads |

Fly-In program

Lørdag

09:15 - 09:45	Bus Transfer fra Silkeborg til Herning Flyveplads (ved ankomst fredag)
10:00 - 11:30	Hvordan flyver du mere sikkert til private flyvepladser? Dit fly's performance i teori og praksis (30 min. briefing + evt. ca. 15 min. flyvetid når det passer dig i løbet af weekenden).
11:30 - 12:30	Frokost
12:30 - 14:00	Part M-light, lempeligere flyvedligeholdelsesregler på vej - hvordan kan du som flyejer få mest muligt ud af de nye regler?
14:00 - 15:30	Flyvning på AVGAS UL 91. Pilot Owner Maintenance - Hvad kan du selv udføre af flyvedligehold? (undervisning med eksempler og "hands on").
15:30 - 16:00	Eftermiddag pause.
16:00 - 17:30	Fortsættelse af Pilot Owner Maintenance.
17:30 - 18:00	Bus Transfer til Silkeborg.
19:00 -	Jeppesen, Bose og Garmin informere om deres produkter. Fælles middag/hyggeligt samvær.

Jeppesen: Hvordan behandler Jeppesen data. Hvordan bliver data til diagrammer.

Kvalitetsprocesser er etableret, og hvordan sikrer vi den høje kvalitet af data.

Garmin: Hvordan moderne flyelektronik kan forbedre sikkerheden

Bose: Komfort, støjreduktion, klar kommunikation. Hvorfor dette er afgørende for sikre flyveoperationer.

Søndag

09:15 - 09:45	Bus Transfer fra Silkeborg til Herning Flyveplads
10:00 - 11:30	Forsøg med udsendelse af vejr- og NOTAM oplysninger, herunder Mode S, ADS-B 1090ES. RNAV versus RNP
11:30 - 12:30	Frokost og afslutning/evaluering.
12:30 - 15:30	Brush up på PBN teori, nyt krav til alle med Instrumentbevis. Efter ønske - mulighed for udstedelse af dokumentation for gennemført kursus.

Programbeskrivelse

Hvordan flyver du mere sikkert til private flyvepladser?

I de senere år har vi oplevet en række ulykker på mindre private flyvepladser. AOPA DMU har forsøgt at analysere data til bedre at forstå problemet og til at foreslå nogle løsninger eksempelvis mere udbredt brug af halvvejs banemarkører og bedre forståelse blandt piloter om, hvordan man bruger disse markører til at operere sikkert.

Hør om resultaterne af analysen og få nogle tips om, hvordan du kan flyve mere sikkert til mindre private flyvepladser.

Dit fly's performance i teori og praksis?

(30 minutter Briefing + evt. ca. 15 minutter flyvetid. Flyvningen kan udføres på et valgfrit tidspunkt i løbet af weekend)

Som en opfølgning på emnet om at flyve sikkert til private flyvepladser er det tid til at se, hvordan teorien fungerer i praksis. Performer dit fly, som du forventer?

Du beregner din start-og landing performance og derefter flyver du en med en data-logger, for i praksis at se resultater på operationer på hhv. græs og asfalt. Er der sammenhæng mellem beregninger og virkeligheden?

Find ud af, hvor godt halvvejs banemarkeringer fungerer når du flyver i dit fly.

Vi indsamler og analyserer dataene og danner os et generelt billede af, hvordan vores fly performer sammenlignet med håndbøgerne.

Part M-light, lempeligere flyvedligeholdelsesregler på vej til GA

Ventetiden er ovre! Part M- light er nu endelig blevet vedtaget, og vi forventer, at den nye forordning træder i kraft omkring november 2019.

Dette åbner døren til en ny vedligeholdelses ordning for fly op til 2730 kg, hvor CAMO er erstattet af en enklere CAO-organisation. Som flyejer har du også mulighed for selv at overtage ansvaret for papirarbejdet og luftdygtighed. ARC-fornyelsen bliver et privilegium Part-66 mekanikere, så typisk noget, der sker efter den årlige inspektion.

Du hører om de nye muligheder og vi ser på, det i praksis betyder at overtage vedligeholdelses-ansvaret for sit fly.

AVGAS UL91 -Blyfri flybrændstof

I mange år har den eneste AVGAS kvalitet været 100LL, der er en blyholdig brændstofkvalitet. I lang tid har HJELMCO fra Sverige leveret blyfri alternativer til Sverige. Air BP har introduceret AVGAS UL91 på markedet.

AOPA DMU har produceret en nem guide som vejleder dig gennem "junglen" af overvejelser. Vi vil vise et eksempel herpå.

Pilot Owner Maintenance

Med vedtagelsen af Part M-light er det nu mere opnåeligt end nogensinde for flyejere at udføre vedligeholdelse på eget fly.

Vi orienterer om mulighederne og hvordan du kommer i gang med vedligeholdelse som flyejer. Vi udfører derefter nogle praktiske vedligeholdelsesøvelser på et fly, så vær forberedt på at få olie under neglene. Skal du have skiftet olie er dette måske lejligheden.

Forsøg med udsendelse af vejr- og NOTAM oplysninger, mode S, ADS-B 1090ES

I flere år har europæiske piloter været misundelige på de muligheder for vejr- og NOTAM oplysninger som er tilgængelige i USA, hvor det har været muligt at modtage både radarbilleder, TAFs, METARs, Notams og trafikinfo m.m. direkte i cockpittet gennem en UAT modtager, der er nært beslægtet med ADS-B. Nu er de samme muligheder langsomt ved at dukke op i Europa. I UK der kørt et forsøg med UAT de seneste år. Der er nu også etableret en sender i Danmark. Det forventes, at hele Danmark vil blive dækket i den nærmeste fremtid. Hvis du har avionics af nyere dato installeret, kan du allerede nu modtage oplysningerne. Hvis ikke, kræver det blot en lille modtager, som koster et par tusinde danske kroner, som kan give dig adgang til disse data og vise det på forskellige apps på iPad, f. eks. af SkyDemon og Garmin Pilot. Vi giver dig en demonstration af UAT-teknologien og viser dig, hvordan du kan gøre brug af den.

Mode S, ADS-B 1090ES

Vi bliver her en del mere tekniske og introducerer dig til hvordan Mode S transponder virker. Hvordan GPS positioner udsendes via transponder ved hjælp af 1090 udvidet squitter.

RNAV versus RNP

RNV-procedurerne er på indmarch, klassiske ILS CAT procedurer bliver udfaset, og GPS-baserede procedurer fases ind i stedet for.

Dette del vil fokusere på de tekniske systemer og strukturer bag RNP, GPS, EGNOS, WASS og relaterede systemer.

Brush up på PBN teori

Fra 2020 er obligatorisk for alle europæiske IFR-piloter at have modtaget formel uddannelse i brugen af PBN (Performance Based Navigation). Uden denne uddannelse er IFR rating ikke længere gyldig.

Vi afdækker de formelle uddannelseskraav, der er til at opfylde det teoretiske krav. Du er naturligvis også mere end velkommen til at deltage, selvom du allerede har PBN godkendelse, men bare ønsker at lære mere og bedre forstå dit GPS-udstyr og dets begrænsninger.

Der udstedes kursusbevis efter anmodning. Det skulle gerne opfylde kravene fra de danske luftfartsmyndigheder. Kontakt venligst din nationale CAA, hvis du vil bruge træningen til dette formål.