

Resultat från prov 2022

Skolchefsmöte 8-9 februari 2023

Hur tror ni det har gått?

5-8 %

2-4 %

1-2 ‰

0,5-1 ‰

1-5 ‰

Hur tror ni det har gått?

~~5-8 %~~

~~2-4 %~~

~~1-2 %~~

~~0,5-1 %~~

1-5 %

20 underkända av totalt av 5270 prov \approx 3,8 %

Bra jobbat alla inblandade!



Vad underkändes man på? MPA

- Go-around initierad med endast 350 kg bränsle kvar, på 400 fot i VMC, pga en oäkta GPWS-varning (A320)

3.4.3	Fuel system
-------	-------------

3.4.10	Ground proximity warning system Weather radar, radio altimeter, transponder
--------	---

3.6.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane Flight Manual
-------	---

Vad underkändes man på? MPA

- Underkänd pga CFIT (A320)

3.6.5	Wind shear at Take off/ Landing
-------	------------------------------------

- Bränslesystem och fire drill, inga särskilda kommentarer (A330)

3.4.3	Fuel system
-------	-------------

3.6.1	Fire drills e.g. Engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation.
-------	--

Vad underkändes man på? MPA

- Flertalet brister i CRM, fel i procedurer, kraftig avvikelse från centrumlinjen vid motorbortfall i start. (B737)

3.4.0	Engine (if necessary propeller)
3.4.1	Pressurisation and airconditioning
3.4.12	Landing gear and brake

3.6.1	Fire drills e.g. Engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation.
5.5	Landing with critical engine simulated inoperative.

Vad underkändes man på? MPA

- Flera punkter som rör motorbortfall underkända, inga specifika kommentarer (B737)

2.5.2*	- between V_1 and V_2
--------	---------------------------

3.8.3.4*	Manually, with one engine simulated inoperative during final approach, either until touchdown or through the complete missed approach procedure (as applicable), starting: (i) before passing 1 000 ft above aerodrome level; and (ii) after passing 1 000 ft above aerodrome level.
----------	--

4.4*	Manual Go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt
------	--

5.5	Landing with critical engine simulated inoperative.
-----	---

Vad underkändes man på? MPA

- Underkänd på flertalet punkter. Pilot som inte flugit på 2 år (covid). Prestation var inte enligt standard (B737)

1.3	Cockpit inspection
1.4	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies
2.5.2*	- between V ₁ and V ₂
3.8.2	Holding procedures

3.1.4	Procedural instrument flying and manoeuvring including instrument departure and arrival, and visual approach
3.4.0	Engine (if necessary propeller)
3.4.11	Radios, navigation equipment, instruments, flight management system
3.6.1	Fire drills e.g. Engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation.
3.6.9	TCAS event

6.2*	CAT II/III Approaches In simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew coordination (task sharing, call out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed.
6.3*	Go-around after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training also shall include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, and ground/airborne equipment failure prior to reaching DH and, go-around with simulated airborne equipment failure
6.4*	Landing(s) with visual reference established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed

Vad underkändes man på? MPA

- Passerade stop bars vid taxning. Hade problem med att programmera FMS. Sköt inte ned motorn vid motorbrand. Följde inte upp höjd och distans vid 2D-inflygning. (B737)

1.5	Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor
-----	--

3.4.11	Radios, navigation equipment, instruments, flight management system
--------	---

3.6.1	Fire drills e.g. Engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation.
-------	--

3.8.4*	2D operations down to the MDH/A
--------	---------------------------------

Vad underkändes man på? MPA

- Kunde inte procedurerna särskilt väl. Hanterade inte abnormal motorstart korrekt, misstog allvarligt motorfel (severe damage) som flame out. Använde QRH felaktigt. Var långsam att återvända vid rökutveckling i kabin, gick från för hög till för låg och för långsam. Brister i användning av automation, VNAV vilket gav fartbortfall på final. (B737)

3.4.0	Engine (if necessary propeller)
3.6.2	Smoke control and removal
3.8.3.4*	Manually, with one engine simulated inoperative during final approach, either until touchdown or through the complete missed approach procedure (as applicable), starting: (i) before passing 1 000 ft above aerodrome level; and (ii) after passing 1 000 ft above aerodrome level.

Vad underkändes man på? MPA

- Kunde inte diagnosticera allvarligt motorfel (Severe damage) (CL-65)

3.4.0	Engine (if necessary propeller)
-------	---------------------------------

3.6.3	Engine failures, shut-down and restart at a safe height
-------	---

Vad underkändes man på? SPA

- Sväng åt ej godkänt håll (efter start). Fler underkända punkter, koordination, radiofraseologi, flygplatsavgång och trafikvarv ej i enlighet med SERA (LAPL, C-172)

1.g	Aerodrome departure procedures	2.c	Climbing: i. Best rate of climb	3.f	ATC liaison – compliance
1.h	ATC liaison – compliance		ii. Climbing turns	4.a	Aerodrome arrival procedures
2.a	ATC liaison – compliance, R/T-procedures		iii. Levelling off	5.b	* Simulated forced landing
		2.e	Steep (45° bank) turns		

Vad underkändes man på? SPA

- Inflygningar (kortfält och utan klaff) flögs långsamt med hög nos och låg effekt. Trepunktslandningar med en tendens att styra mot bankanten. (LAPL, C172)

4.c	Precision landing (short field landing) and crosswind, if suitable conditions available
4.d	Flapless landing (if applicable)

Vad underkändes man på? SPA

- Flög under MSA

Fortsatte inflygning trots att man var oetablerad

Oetablerad inflygning (MEPL)

3B.2*	En route IFR
-------	--------------

3B.4*	3D operations to decision height/altitude (DH/A) of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure (autopilot may be used to the final approach segment vertical path intercept)
-------	---

3B.5*	2D operations to minimum descent height/altitude (MDH/A)
-------	--

Vad underkändes man på? SPA

- För hög sjunkhastighet vid sväng inbound (3D-inflygning) >100 fot / minut med tomgång.
Hade för låg fart under inflygning.
Felaktig korrigerings vid motorbortfall, tryckte motsatt sidroder, dålig fartkontroll och proceduren tog alldeles för lång tid. (MEPL)

3B.4*	3D operations to decision height/altitude (DH/A) of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure (autopilot may be used to the final approach segment vertical path intercept)
-------	---

4.1	Aerodrome arrival procedure
-----	-----------------------------

6.1*	(This section may be combined with Sections 1 through 5.) Simulated engine failure during take-off (at a safe altitude unless carried out in an FFS or an FNPT II)
6.2*	Asymmetric approach and go-around
6.3*	Asymmetric approach and full-stop landing

Vad underkändes man på? SPA

- Var på väg att ansluta trafikvarv på fel sida av banan, tills det att kontrollant fick ingripa. (CPL, MEPL)

4.b	ATC liaison: compliance, R/T procedures
-----	---

Vad underkändes man på? SPA

- Ber inte om frekvensbyte vid navigeringsflygning, tror att det sker automatiskt. (MEPL-ST)

3A.6	ATC liaison – compliance, R/T procedure
------	---

Vad underkändes man på? SPA

- Trafikvarv på fel sida om banan, varvhöjd. Fartkontroll och struktur på bedömningslandning. (PPL, PA-28)

4.a	Aerodrome arrival procedures
-----	------------------------------

4.d	* Approach to landing with idle power (SINGLE ENGINE ONLY)
-----	--

- För dålig precision vid kortfältslandning (PPL, C-172)

4.b	* Precision landing (short field landing), cross wind, if suitable conditions available
-----	---

Vad underkändes man på? HKP

- Avvek från LLZ och GP vid 3D-inflygning pga turbulens.

4.f	Altitude, speed, heading control, (stabilised approach)
-----	---

Finns det någon röd tråd?

- MPA
 - Kan inte tolka ut ”severe engine damage”
 - Motorbortfall och fire drill
- SPA
 - Trafikvarv
 - Radiohantering (klarering och byte av frekvens)

Tveksamt...



Frågor?