

Navigatoren		Komplex C		
Name, Vorname: <i>Hollmann, Wolfgang</i>		Datum: <i>19.12.79</i>	Beginn: <i>16.00</i>	Abgabe: <i>17.00</i>
Nr.	Frage	Antwort		
		a	b	c
1.	Karte EE(H/L)2 - p2N -. Welche Sendeleistung haben lt. Route Manual der INTERFLUG die NDBs "FLD" und "TRT"? a) Beide NDBs zwischen 50 W und 1999 W. b) NDB "FLD" 2000 W oder mehr, NDB "TRT" zwischen 50 W und 1999 W. c) Beide NDBs 2000 W oder mehr.		X	
2.	Auf den Streckenkarten des Route Manuals der INTERFLUG wird auch die Grid MORA angegeben. Auf welchen Bereich erstreckt sie sich? a) Auf den durch je zwei Breiten- und Längengrade begrenzten Bereich. b) Auf einen Bereich von 10 NM links und rechts der Luftstraßenmittellinie. c) Auf den Bereich der offiziellen Luftstraßenbreite. Ist diese nicht veröffentlicht, auf einen Bereich von 5 NM links und rechts der Luftstraßenmittellinie.		X	
3.	Karte EE(H/L)6 - p2N -. Streckenabschnitt "SYKTYVKAR" - "TANGO 2". TAS = 850 km/h. Erforderlicher mSK, um auf der Linie zu bleiben: 082°. Grundgeschwindigkeit lt. Doppler: 905 km/h. Berechnen Sie den Höhenwind! a) 180°/150 km/h b) 190°/150 km/h c) 205°/150 km/h		X	
4.	Karte EE(H/L)2 - p2/3S -. Streckenabschnitt "SUI" - "DRE". Sie erhalten von Poznan-Control die Freigabe, nach dem Überflug des NDB "SUI" FL 110 zu verlassen und unter Beibehaltung einer IAS von 450 km/h und einer Steigrate von 7 m/s zunächst auf FL 250 zu steigen. Wo erreichen Sie FL 250, wenn (bei INA-Temperaturen und variablem Höhenwind) über dem NDB "SUI" mit dem Steigflug begonnen wird? a) in unmittelbarer Nähe des NDB "DRE". b) 20 km vor dem NDB "DRE". c) 20 km nach dem NDB "DRE".		X	
5.	Berlin-Schönefeld 50-1M.- Sie erhalten die Anflugfreigabe "STEINBECK 2" und fliegen die Kurve beim VOR "FWE" in 1850 m STD unter Einhaltung einer IAS von 450 km/h. Welche Querneigung ist erforderlich, wenn Sie (bei variablem Höhenwind und INA-Temperaturen) die Kurve 6 km vor dem VOR "FWE" beginnen und exakt auf der Radialen 278° vom VOR "FWE" aus beenden wollen? a) 15° b) 20° c) 25°		X	
6.	Längst nicht alle von Jeppesen veröffentlichten Anflugkarten befinden sich im Route Manual der INTERFLUG, könnten aber bei Bedarf nachbestellt werden. Woran erkennt man, ob von einem auf den Streckenkarten des Route Manuals dargestellten Flugplatzes eine Anflugkarte existiert oder nicht? a) Ob eine Anflugkarte für den jeweiligen Flugplatz existiert oder nicht, ist im Abschnitt "Airport Directory" des Route Manuals angegeben. b) Für alle auf den Streckenkarten des Route Manuals angegebenen Flugplätze existiert auch eine Anflugkarte. c) Existiert eine Anflugkarte, ist der Städtenamen des Flugplatzes in großen Buchstaben ausgedruckt.		X	
7.	SAMARKAND 11-1M.- Lt. Anmerkung im Vertikalschnitt der Anflugkarte ist beim NDB-Anflug mit 70 m pro km zu sinken. Welchem Gleitwinkel entspricht das? a) 3,0° b) 3,5° c) 4,0°			X
8.	WARSAW 16-2M.- Wie nennt man das auf der Anflugkarte dargestellte Zwischenanflugverfahren und welche Richtungsangabe ist verbindlich? a) Teardrop "rechts". b) Procedure Turn "rechts". c) Procedure Turn "links".			X
9.	Beim Flug unter Turbulenzbedingungen wird die Fluggeschwindigkeit in der Holding Pattern mit maximal 280 KT bzw. MO,80 (je nachdem, welches die niedrigere Geschwindigkeit darstellt) angegeben. Wie ist in einem solchen Falle zu verfahren? a) Die angegebene Fluggeschwindigkeit darf vom Piloten nur in Flughöhen über 4250 m ohne besondere Genehmigung geflogen werden. b) Die angegebene Fluggeschwindigkeit darf vom Piloten ohne Einschränkungen geflogen werden. c) Die angegebene Fluggeschwindigkeit darf vom Piloten nur mit Genehmigung der zuständigen Flugsicherungsstellen geflogen werden, es sei denn, die Holding Pattern ist offiziell für diese hohe Fluggeschwindigkeit zugelassen.		X	
10.	Die in den einzelnen Ländern für die Luftfahrt verbindlichen Maßeinheiten basieren entweder auf der "ICAO-Table" oder auf der "Blue Table". Welche von beiden genannten Tabellen trifft für Pakistan zu? a) "ICAO-Table" mit Abweichungen b) "Blue Table" mit Abweichungen c) "Blue Table" ohne Abweichung.		X	

Nr.	Frage	Antwort		
		a	b	c
11	Vor dem Abstellen der Triebwerke ist eine Überprüfung der Bordakku-Spannung erforderlich. Wie ist diese vorzunehmen? a) Bei minimaler Belastung (80 A bis 100 A). b) Im unbelasteten Zustand. c) Bei maximal möglicher Belastung.	X		
12	Bei Ausfall des Hauptnetzes kann die Speisung der Notschiene bis zu einer Flughöhe von 3000 m mittels des Generators der Hilfsenergieanlage TA-8 erfolgen. Ist in einem solchen Falle die Aufhebung der Blockierung des Hauptnetzes zulässig? a) Ja, ohne Einschränkungen. b) Ja, sofern die Stromaufnahme aller Verbraucher 400 A nicht übersteigt. c) Die Aufhebung der Blockierung des Hauptnetzes ist nur nach erfolgter Landung zulässig.		X	
13	(TU-134).- Der Umformer PT-125z wird vom Notnetz gespeist und versorgt a) AGD und MSRP-12. b) AGD, MSRP-12 und ARK-15 (Nr. 1). c) AGD, MSRP-12, ARK-15 (Nr. 1), WK-53 und Radargerät GRO3A.			X
14	Hilfsenergieanlage TA-8.- In welcher maximalen Flughöhe bei welcher maximalen IAS darf die Hilfsenergieanlage während des Fluges betrieben werden? a) 3000 m; 550 km/h b) 4500 m; 500 km/h c) 4500 m; 550 km/h			X
15	TU-134A.- Notkompaß KI-13.- Bei Ausfall des Kurssystems KS-8 erlangt der Notkompaß KI-13 zur Richtungsbestimmung große Bedeutung. Unter welchen der unten genannten Bedingungen sind genaue Anzeigen des Notkompasses zu erwarten? a) Bei neutral stehender Radarantenne. b) Nach Übergang auf die Notschieneversorgung und abgeschalteter Scheibenheizung. c) Nach Übergang auf die Notschieneversorgung und bei neutral stehender Radarantenne. Der SPU-Knopf am Navigatorrolatz darf nicht gedrückt werden.			X
16	Radiokompaß ARK-11.- Welche Funktion hat die Hilfsantenne der Anlage? a) Sie bewirkt, zusammen mit der Rahmenantenne, eine eindeutige Peilung. b) Sie dient bei Ausfall des Rahmens als Reserveantenne. Eine korrekte Anzeige des ARKs erfolgt dabei erst in unmittelbarer Nähe des Funkfeuers. c) Sie dient bei Ausfall des Rahmens als Reserverantenne. Dabei ist eine fehlerhafte Anzeige um $\pm 180^\circ$ möglich.			X
17	Bordsteuerungsanlage BSU.- Automatischer Landeanflug.- Das Zuschalten der automatischen Kurswegstabilisierung ist nach Möglichkeit so zu bestimmen, daß der Kursweg mit einer Querneigung von 20° erreicht wird. Wie verhält sich das Flugzeug, wenn die Zuschaltung zu zeitig erfolgt? a) Es erfolgt eine automatische Abschaltung des Kurskanals. b) Die Annäherung an den Kursweg erfolgt unter automatischer Verringerung der Querneigung so, daß das Flugzeug den Kursweg exakt erreicht. c) Die Annäherung an den Kursweg erfolgt unter einem Winkel von 30° .			X
18	Funkhöhenmesser RW-5.- Die Flugzeuge TU-134 sind mit einem Funkhöhenmesser RW-5 ausgerüstet, der in seinem Wirkungsbereich die Höhe des Flugzeuges über dem Boden anzeigt. Auf welchen Bezugspunkt am Flugzeug basiert die gemessene Höhe? a) Auf die Antennen des Funkhöhenmessers. b) Auf den Punkt auf der Querachse des Flugzeuges, der mit dem Schwerpunkt identisch ist. c) Auf den tiefsten Punkt des Flugzeuges (ausgefahrenes Fahrwerk).			X
19	Kurzwellen-Funkanlage MIKRON.- Die Anlage verfügt über eine regelbare Mithörkontrolle beim Senden (CAMKOPITP.).- Welchen Einfluß hat diese Mithörkontrolle auf die an der Antenne abgestrahlte Sendeleistung? a) Keinen. b) Laute Mithörkontrolle bedeutet große Sendeleistung. c) Leise Mithörkontrolle bedeutet große Sendeleistung.			X
20	Flugdatenschreiber MSRP-12.- Der Flugdatenschreiber erlaubt die Rekonstruktion des Flugverlaufes innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Wann beginnt der Flugdatenschreiber in der Regel mit seinen Aufzeichnungen, wenn durch die Besatzung keine Zuschaltung an R5 vorgenommen wurde? a) Während des Starts bei Überschreiten einer IAS von 70 km/h. b) Beim Losrollen. c) Beim Einstellen der Startleistung an den Triebwerken.			X
Punkte gesamt: <i>14</i>		Note: <i>3</i>		
Prüfungskommission: <i>[Signature]</i>		Kenntnis genommen: <i>[Signature]</i>		
Bemerkungen:		Berlin, den <i>19.12.79</i>		