

En vejledning til SAS antagelse.



APAC I

Dag 1 Prøver.

Dag 2 samtale med psykolog.

Generelt kan jeg sige at du ikke skal tage det for mere end det er 8-)
Det er dog vigtigt at øve opgaverne omkring tal, raven og bogstaver.

Dag 1.

Flyvestilling, 60 opgaver, kort tid.

Ud fra et sæt af en ADI og et kompas skal du finde den rigtige afbildning af et fly mellem 5 muligheder.

Matematik, 30 opgaver, god tid.

Algebraisk prioritet: * : + - og husk at regne () ud først.

$$\begin{aligned} \text{Potens: } * & \quad 10^2 * 10^2 = 10^{(2+2)} = 10^4 \\ & \quad : \quad 10^2 : 10^2 = 10^{(2-2)} = 10^0 = 1 \end{aligned}$$

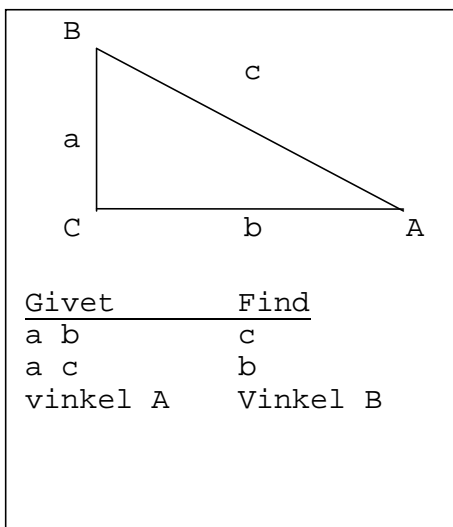
Brøker: * tæller gange tæller og nævner gange nævner
: gange over kryds, hvor det er dividenden der vendes
+ forlænge til ens nævner
- forlænge til ens nævner

$$\begin{aligned} \text{Cirkel areal} &= \Pi * r^2 \\ \text{omkreds} &= 2\Pi * r \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Trekant areal} &= \frac{1}{2} \text{højde} * \text{grundlinie} \\ \text{Pythagoras} &a^2 + b^2 = c^2 \end{aligned}$$

Aktuelle opgaver fra prøven:

| | | |
|---------------|---|----|
| 37+26 | = | __ |
| 54-38 | = | __ |
| 1+4*3:2+4 | = | __ |
| 2+3*(4:2)+4 | = | __ |
| 3+(3*4):(2+4) | = | __ |
| 4/9 * 2/9 | = | __ |
| 4/9 : 2/9 | = | __ |
| 1/3 : 1/2 | = | __ |
| 1/3 * 1/2 | = | __ |



Når følgende er givet så find C:

| | | |
|---------------------|---|----|
| A = B + C | = | __ |
| A = B * C | = | __ |
| A = B * C * D | = | __ |
| A = 1 : (B * C * D) | = | __ |
| A = B : C | = | __ |
| A = (B + C) * D | = | __ |
| A = B + (C * D) | = | __ |

Ravens test, 36 opgaver, rimelig tid.

Det er den gammelkendte, Matrices version II, lån bogen "Nye hjernevridere" på biblioteket.
Det er en god ide at gennemgå de forskellige måder opgaven kan være bygget op på. Øv dig på bogens eksempler.

Teknisk forståelse, 60 opgaver, fart på du.

Nogle eksempler er vedlagt som bilag 1.

Talrækker, ca. 30 opgaver, rimelig tid.

lån bogen "Nye O.S.V."

| Eks. fra opgaven: | Metode | Svar |
|------------------------|---------------------|--------------|
| 2 4 8 14 22 ___ ___ | +2,+4,+6,+8,+10,+12 | 32,44 |
| 1 3 2 6 5 ___ 14 42 41 | 3*,-1,3*,-1,etc. | 15 |
| 5 10 8 12 ___ 12 8 | +5,-2,+4,-3,+3,-4 | 9 |

Bogstavsrækker, ca. 20, rimelig tid.

lån bogen "Nye O.S.V."

Skriv alfabetet op på et stykke ternet papir øverst og nummerér over bogstaverne, jeg havde ikke specielt brug for nummereringen. Jeg brugte i stedet at sætte et mærke for hvert bogstav i den formodede rækkefølge, eller simpelthen fortløbende for hvert bogstav i serien, under alfabetet for at analysere rækken, det gav altid mening.

Eks.:

ACEGI ___ ___

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | N | O | P | Q | R | S | T | U | V | W | X | Y | Z |
| X | X | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

eller en lidt mere speciel:

ABCEFG ___ ___

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | N | O | P | Q | R | S | T | U | V | W | X | Y | Z |
| X | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | X | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | - | | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Eks. Fra prøven (så vidt jeg husker):

| | |
|---------------------|-----|
| ABCBDFCFIDH ___ ___ | L E |
| AAXBXCXCD ___ ___ | D X |
| DXCYBZ ___ ___ | A A |

Test af simultankapacitet, 42 linier, fart på du men vær omhyggelig.

Denne kan, skal og bør øves !!

Brug et ark papir til at styre den linie du arbejder med ved at lægge det på arket og rykke det ned én linie af gangen.

Der gives 2 karakterer, én for kvalitet og én for kvantitet.

Følgende tre regler er gældende:

- 1 Enkeltstående mellem to vokaler.
(lodret overstregning)
- 2 To sammenhængende bogstaver efter to sammenhængende bogstaver.
(vandret overstregning)
- 3 Ved gentagelse af et bogstav uanset ophold.
(lodret overstregning)

Ved fejl sættes en stiplet linie ved siden af eller under den forkerte linie. Er der to linier skal det kunne ses i markeringen.

Danske synonymmer, 30 opgaver, rimelig tid.

Der er tale om ord der kræver et rimeligt ordforråd, jeg kan huske enkelte: teatralsk, perfid, unik, . Find selv ordene i dansk synonym ordbog.

100 spørgsmål til professoren, rimelig tid.

Her er 100 spørgsmål hvor du skal tage hurtig stilling til et spørgsmål ad gangen og svare ja, nej eller ved ikke. Her er det vigtigt at undgå for mange ved ikke (= vægelsind !).

Engelsk, 10 spørgsmål, rimelig tid.

Her er 10 små historier, hvor du skal svare på et til teksten relateret spørgsmål.

Til flyvningen relaterede spørgsmål, antal tja 25 tror jeg, 20 min.

Skal besvares på engelsk. Følgende er nogle af spørgsmålene:

Hvad er navnene på de to brødre der er krediteret for den første motoriserede flyvning i USA ? (Orville og Wilbur Wright).

Hvad hedder den dansker der er krediteret for den første motoriserede flyvning i Danmark ? (Ellehammer).

Hvad hed den første der gennemførte en nonstop soloflyvning fra New-York til Paris ? (Charles Lindberg i "Spirit of St. Louis").

Hvad hedder det første menneske der satte foden på månen ? (Neil Armstrong).

Nævn fire SAS fly fra SAS Commuter eller SAS. (The SAS fleet consists of 163 aircraft: 14 Boeing 767s, 1 Boeing 747-200SF cargo, 63 MD-80s, 36 DC-9s, 6 MD-90s, 22 Fokker 50s, 19 Fokker F-28s and 2 SAAB 2000s).

Hvad har rumfarten betydet for flyvningen ?

Hvad er lydets hastighed ved jorden ? (331 m/s).

Hvad er MACH ?

Hvad er Mach 0.8 ?

Hvad er forskellen på en raket- og en jet-motor ? (raket: ingen bevægelige dele, medbringer selv alt til forbrænding og kan fungere uden for jordens atmosfære, find selv flere !)

Kan man flyve til månen i et jetfly ? hvorfor ? (svaret skal begrundes).

Hvad er turbulens ?

Hvor kan man flyve hurtigst, højt eller lavt ? hvorfor ? (svaret skal begrundes).

Hvor har man den bedste brændstoføkonomi, højt eller lavt ? hvorfor ? (svaret skal begrundes).

Hvilke teknologiske fremskridt inden for de sidste 10 år ville du fremhæve ?

Social, 20 min.

Skal besvares på engelsk. Følgende er nogle af spørgsmålene:

Spørgsmål vedrørende inden- og udenrigspolitik inden for de sidste 8 dage. Der skal nævnes 2-3 af hver.

Kultur, forfattere du har læst for nylig, to forfattere der har betydet noget inden for de sidste 10 år.

Hvad bør regeringen efter din mening tage fat på.

Nævn nogle fordele og ulemper ved sportsudøvelse for mænd og kvinder.

Teknologisk udvikling de seneste 10 år.

Family, 20 min.

Skal besvares på engelsk. Følgende er nogle af spørgsmålene:

Selvbiografi, 50 minutter.

Skal besvares på dansk. Det er tilladt at medbringe en selvbiografi, men den skal skrives ind i det udleverede hæfte.

Følgende emner kan du tænke over dagen før:

- 1.Familie: opvækst, økonomiske forhold, forhold til din familie.
- 2.Skoletid: forhold til lærere og kammerater. Evt. skoleskift beskrives. Afleverede du dine opgaver til tiden.
- 3.Efter skoletiden: erhvervs -uddannelse og -arbejde, tillidsjob, forhold til kolleger og foresatte.

- 4.Eventuelle havarier eller hændelser.
- 5.Flyvning: uddannelse, type du har fløjet og tid på disse, tid i 2 pilot koncept, tid som kaptajn.
- 6.Hvorfor du søger SAS.

Dag 2.

Er dagen for samtalen med en psykolog, der har gennemgået dine besvarelser og din selvbiografi. Det tager mellem én og én en halv time. Det forløber som en ganske almindelig samtale hvor psykologen går lidt i dybden med nogle af svarene fra opgaverne samt stillede uddybende spørgsmål. Derefter er det tid til lidt praktisk psykologitesteri:

20 sætninger skal afsluttes, ingen tidspres.

Sætninger efter følgende opbygning skal gøres færdige:

Min mor ..
Min far ..
Jeg hader ..
Jeg kan godt midsunde ..
Jeg fortyder ..
Det bedste ..
Hjemme ..

Taltest/overblikstest.

talgrupper siges forfra og du gentager til du ikke kan huske rigtigt, dernæst skal du gentage talrækken psykologen nævner bagfra. Kan med fordel øves sammen med en hjælper.

Tappetest.

Psykologen bruger en blyant til at tappe en rytme som du flytter dine to blyanter efter, en ad gangen på to ruter, hvor bilag 2 er et eksempel. I medens du flytter blyanter stiller psykologen dig spørgsmål som skal besvares uden at du må stoppe med at flytte dine blyanter i takt til tapperiet, der i øvrigt øges i frekvens.

Følgende er de spørgsmål jeg fik:

Giv svaret på følgende regneopgaver:

25 * 25 = __
11 * 11 = __
9 * 9 = __
8 * 8 = __
7 * 7 = __
3 * 3 = __
2 * 2 = __
1 * 1 = __
0 * 0 = __

Stav forfra og bagfra:

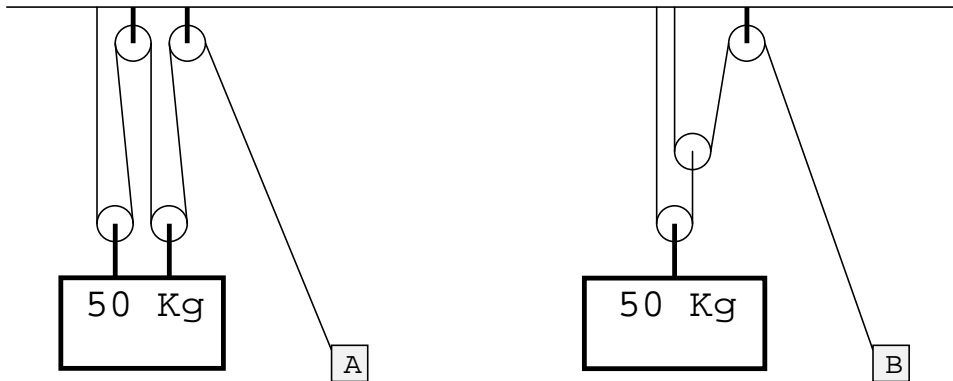
dit navn
din hjemby
Roskilde
København
Frederikssund

Herefter gennemgik vi resultaterne af prøverne og jeg fik resultatet.

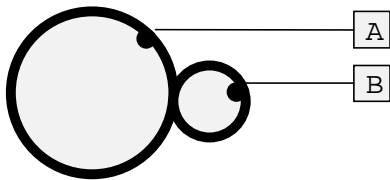
Bilag 1. Teknisk forståelse.

Eksemplerne er fra selve testen.

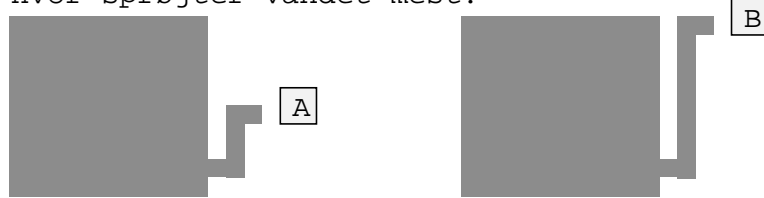
Hvor skal det trækkes mest?



Hvor er hastigheden størst?



Hvor sprøjter vandet mest?



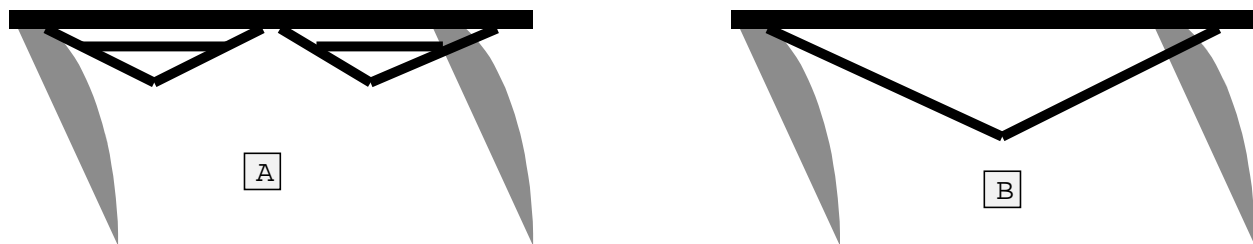
Hvor sprøjter vandet mest?

Når du holder en ske under en vandhane (det er altså ret svært at tegne)

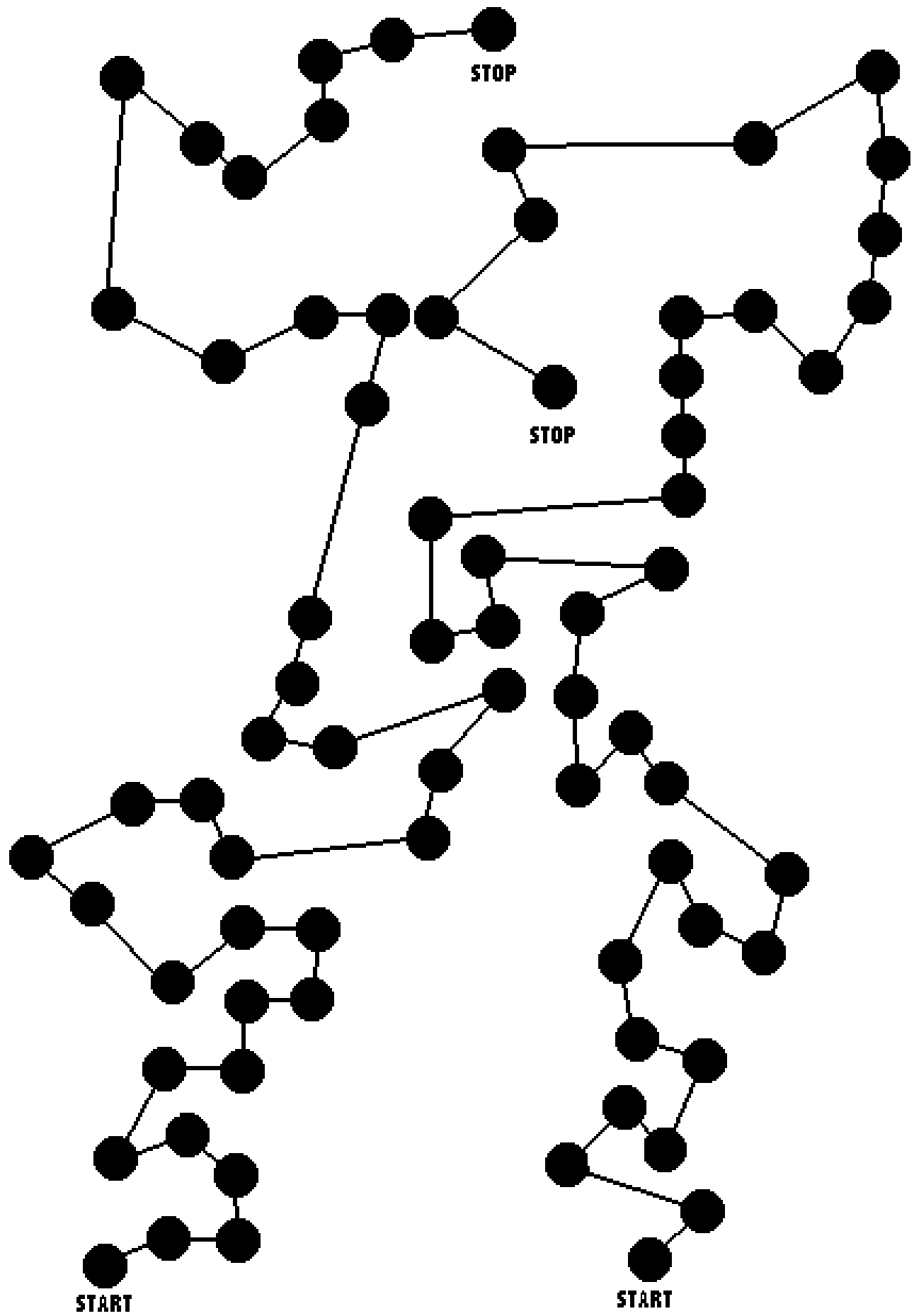
Hvor koger vandet først?

Ved havoverfladen eller på toppen af et bjerg.

Hvilken bro er stærkest?



Bilag 2.



APAC II

Simulatorprøven.

Vi mødte klokken 08:00, hvor der var en kort briefing af dagens aktiviteter samt tildeling af tider. Hver kandidat skal deltage i to sessioner, én som Pilot Not Flying (PNF) og derefter én som Pilot Flying (PF). Hver session tager cirka 45-50 minutter. Det er ikke så slemt, men jeg vil dog stresser at det kan betale sig at øve sig på procedurerne evt. ved hjælp af en flysimulator på PC. Det havde jeg gjort og det hjalp en del. Andre af de jeg var til prøve sammen med havde købt en time i simulatoren. Følgende er de sider man modtager, samt de plates vi fik udleveret. Jeg vil lige nævne at det ikke er sikkert at man skal flyve ud af Billund, jeg har også hørt Stuttgart nævnt. Hver session starter med at man får sin clearance fra "ATC" og hver kandidat fik en forskellig SID, ellers var det nøjagtig som beskrevet i det tilsendte materiale. (siderne er scannet ind og kan ikke redigeres !)



PILOT'S SKILL TEST

SAS AIRLINE
AIRBUS A-300
SIMULATOR-TEST

This Pilot Skill Test is to evaluate applicants general flying skills, knowledge of instrument flying procedures and crew resource management.

This test is an integrated part of SAS Airline selection process of new pilot applicants. The practical test will take place at FLIGHT TRAINING CENTER in COPENHAGEN and is scheduled for 2 hours per crew (a crew consists of two applicants).

The test items are:

1. Flight-deck Management
2. Communication English
3. Procedural comprehension
4. Flight programme outlined as follows: -

Note: 1. Each applicant will go through the entire flight programme twice. First session as Pilot Not Flying (PNF), and second session as Pilot Flying (PF).

Note: 2. Your performance during the flight test is strongly dependent on how well you know the procedures included in this flight programme. It is therefore strongly recommended to study the programme thoroughly.

Crew Co-operation

Crew co-operation is one of the most important factors in safe operation of modern aircraft.

In SAS Airline the flight time at the controls are normally shared by the PF and the PNF on a 50/50 basis, thus enabling both pilots to maintain proficiency.

Under normal operational conditions PF acts as pilot in command, while the other pilot (PNF) assists him by performing check list and operate certain cockpit controls on command of PF.

When you are acting as PNF it is your duty to monitor the performance of the PF and draw his attention to everything that in your opinion represents a hazard to safe operation of the aircraft. The hazard can be large speed or altitude deviations, diversion from prescribed procedures, etc.

To avoid misunderstanding between the two pilots, it is very important that both pilots perform their duties in accordance with the rules and procedures outlined in this folder, and furthermore, use the correct phraseology. Before the flight test you shall make yourself familiar with the check list procedures and phraseology explained on the following pages.

| | PF | PNF |
|-----------------|--|---|
| THROTTLES (THR) | <p>Operated by PF - keep one hand on THR during flight phases, where power changes are necessary (take off roll to V₁, final app. below 1500)</p> <p>If full power is required, set THR to T/O EPR and call out full power.</p> | <p>During take off and go-around, place hand on THR below PF's hand.</p> <p>Monitor engine instruments while operating on full power.</p> <p>On command respond: "FULL POWER". Check and/or set "FULL POWER". When full power is set call "FULL POWER SET".</p> <p>PNF TO CHECK THR SET TO T/O EPR.</p> |
| LANDING GEAR | <p>Command: "GEAR UP".</p> <p>Command: "GEAR DOWN".</p> | <p>Operated by PNF on command from PF.</p> <p>After having selected gear up call: "GEAR UP SELECTED". When gear is indicated up, call: "GEAR IS UP". Then set gear lever (LG) to neutral.</p> <p>After having selected gear down call: "GEAR DOWN SELECTED". When landing gear is indicated down, 3 green lights call: "GEAR DOWN AND CHECKED".</p> |
| FLAPS/SLATS | | <p>Operated by PNF on command from PF.</p> <p>Select as ordered and call: "FLAPS UP/8/15/25 SELECTED", and "SLATS IN SELECTED" Monitor flap indicator and when selected position is indicated, call: "FLAPS UP/8/15/25". and "SLATS IN".</p> |
| CHECK LISTS | Requested by PF | Performed by PNF on request of PF. All points on check lists must be read aloud. |

A300 FFS (FULL FLIGHT SIMULATOR).

Locate and operate following controls/indicators:

- a) Throttles. **THR**
- b) Landing gear lever. **LG**
- c) Flap/slats lever. **FL**
- d) Control column, rudder and brake pedals.
- e) Nose wheel steering.
- f) Flight instruments.
- g) Engine power rating. **EPR**
- h) Thrust rating panel. **TRP** (TO/CL Power selections).
- i) Flap position indicator.
- j) Elevator, rudder, aileron trim.

Ask the instructor to help you with seat and pedal adjustment for your comfort.

NOTE: No other controls/instruments than the above mentioned will be used during the flight test.

BASIC INSTRUMENT FLYING

You will be asked to execute the basic flight manoeuvres listed below, in order to give the instructor a possibility to evaluate your fundamental instrument flying ability, and skills in a 2 pilot cockpit.

You will be expected to use the known principles valid for all instrument flying:

- a) Proper instrument cross check technique.
- b) Correct instrument interpretation.
- c) Corrective action appropriate to deviations from target values.
- d) Smooth, accurate handling of aircraft and engine controls (flight controls, trim and power).

PART 1.

1.1.

Perform a normal take off following a SID and climb initially at 18° nose up aiming for $V_2 + 10$ Kt. At 1500 feet above field elevation select climb power, increase speed and retract flaps at 170 Kt, at 190 Kt select slats in. Then increase speed to 250 Kt. Continue climb at that speed to instructed level.

1.2. SLOW FLIGHT

The instructor will ask you to perform slow flight clean aircraft at a speed of 220 Kt.

1.3. TURNS

Flying at a constant IAS of 250 Kt., perform a level turn 360° using 45° of bank.

PART 2**HOLDING, APPROACH AND GO-AROUND**

You shall perform a descent to a specific altitude with a speed of 250 Kt and a rate of descent of 1500 ft/min, then perform an entry into a holding pattern, followed by a NDB approach and ILS approach. In this part of the flight test you will have the opportunity to show your skill in instrument flying.

The instructor will evaluate your understanding, knowledge and skills with regard to instrument flying procedures, flight deck management and radio communication.

Before the commencement of the flight test you will be presented with an IAL plate comprising a holding, NDB and ILS procedure. You will be allowed to study the plate before the flight test.

2.1 HOLDING

Having established your position in relation to a VOR/NDB station you will be cleared to the VOR/NDB for holding at a specified FL.

Before reaching the VOR/NDB, reduce to 220 Kt., clean A/C and follow the correct entry procedure.

You are expected to determine the approximate wind component/wind correction angle within the execution of 1 pattern and thus be able to leave the VOR on a specified EAT ready for approach.

It is important that you use accepted procedures for interception of bearings and drift corrections in a holding pattern.

2.2 NDB APPROACH AND GO-AROUND

- a) When arriving over the initial approach aid and cleared for the approach reduce to 200 Kt. and order "flaps 8", continue speed reduction and at 180 Kt. order "flaps 15" then maintain speed 160 Kt.
- b) When approaching the NDB inbound order "gear down" and when gear is down, order "flaps 25, complete checklist". Reduce to 130 Kt. Start descent with max. 1000 ft/min rate of descent .
- c) Continue to MDA with 130 Kt., until time is up and execute a go-around according to missed approach procedure.

Go-around procedure

- a) Apply full power, lift the nose to 18° nose up attitude.
- b) Set flaps 15 (if not already set).
- c) Retract landing gear, accelerate to 160 Kt.
- d) When reaching 1500ft above field elevation, increase to 180 Kt. and select flaps up/slats in.
- e) Select climb power, increase speed to 250 Kt. , and climb with 250 Kt.
- f) When reaching go around altitude maintain speed 250 Kt., and proceed according to missed approach procedure.

2.3 RADAR VECTORED ILS APPROACH AND LANDING

- a) When you are requested by the controller to slow down to approach speed, reduce to 200 Kt. and order flaps to 8, continue speed reduction and at 180 Kt. order flaps 15, then maintain speed 160 Kt.
- b) When approaching glideslope, order "gear down" and when gear is down, order "flaps 25, complete checklist". Reduce to 130 Kt. and follow the ILS to DA.
- c) Bring the A/C to stop using wheel brakes and maintain rwy heading using nosewheel steering during last part of the ground roll.

NORMAL CHECK LIST A-300**TAXI**

1. Flight Instruments "CHECKED"
2. Altimeters "SET AND CHECKED"
3. Nav. aids TO BRIEFING "SET AND CHECKED"
4. HSI Selector "SET AND CHECKED"
5. Flaps 8° "SET AND CHECKED"
6. T/O speeds "SET AND CHECKED"

CLIMB

7. Landing gear and flaps/slats "UP AND CHECKED"
8. Climb power TRP - "CLB"
9. Altimeter 1013 hpa ABOVE TA

APPROACH. →

10. Altimeter "SET AND CHECKED"
11. Briefing "COMPLETED"
12. HSI Selector "SET AND CHECKED"

Check list completed to landing gear

13. Landing gear "DOWN AND CHECKED"
14. TRP "TO"

Check list completed

EXPANDED CHECKLIST

During Simulator test left pilot maneuvers the A/C, but left pilot also read's TAXI CHECKLIST to get in "the loop" before departure. (A/C will be stationary during this).

CALLOUT..... RESPONSE

TAXI CHECKLIST

1. Flight instruments "CHECKED"
(Check all flight instruments for normal readings) Response by both pilots

2. ALTIMETERS ex: "1009 ...270ft."
(set act QNH and read out
and compare altimeter readings) Response by both pilots

3. NAV AIDS & TO BRIEFING "SET AND CHECKED"
(Brief on intentions after T/O as PF and nav aids
set up) Response by PNF

4. HSI Selector "SET AND CHECKED"
(Select VOR or ILS on HSI Selector) Response by both pilots

5. FLAPS "SET AND CHECKED"
(FP orders Flaps 8°) announced by PNF

6. TAKE OFF DATA "SET AND CHECKED"
(Select TO on TRP and set internal bug
on Airspeed indicator to 135 Kt., which is V_2 ,
 $V_1=VR = 125$ Kt.) Response by both pilots

CHECKLIST COMPLETED announced by PNF

CLIMB CHECKLIST

7. LANDING GEAR & FLAPS/SLATS "UP & CHECKED"
(PNF selects landing gear lever to neutral) announced by PNF

8. CLIMB POWER "SET"
PF order and PNF set TRP to "CLB" announced by PNF

9. ALTIMETERS "eks. 1013 FL60"
..... announced by both pilots

CHECKLIST COMPLETED announced by PNF

EXPANDED CHECKLIST

APPROACH CHECKLIST

To be performed when cleared below transition level.

10. ALTIMETERS eks. "1009 2800ft"
.....announced by both pilots

11. BRIEFING "COMPLETED"
(PF gives a thorough approach briefing including NAV AIDs set up). announced by PNF.

12. HSI Selector "SET AND CHECKED"
(Select VOR or ILS on HSI Selector)announced by both pilots

CHECKLIST COMPLETED TO LANDING GEAR
.....announced by PNF

13. LANDING GEAR "DOWN & CHECKED"
(PF order and PNF select gear down and check 3 green lights) ...announced by PNF

14. THRUST RATING PANEL "TO"
.....announced by PNF

CHECKLIST COMPLETED
.....announced by PNF

NOTE: Flaps 25 is ordered when procedure calls for it and is therefore not included in the approach checklist.

Also bear in mind that landing gear must be down and locked before flaps 25 is selected due to the A300 landing gear warning system.

2.4. NOTE.

During the simulator test remember to follow normal instrument rules regarding limitations on approaches, so if You recognize any deviations outside the approved please do not hesitate to make corrective actions promptly, and if required a missed approach on own initiative.

NB: For your information, there will be coffee available in the Training Center, but You will not be able to buy any food, so please bring sandwiches on own initiative. You can expect some spare time during the day, depending on Your schedule in the Simulator.

Looking forward to meet You in CPH

Her er lidt retningslinier til simulatoren:

| |
|------------|
| AIRBUS 300 |
|------------|

| FLYVESTILLING | BEMÆRKNING | SPEED KTS | POWER (+/- 0,05EPR) | PITCH |
|-------------------|------------------------------|--------------|------------------------|-------|
| T/O CLIMB | | 250 | 1,55 EPR (T/O) | 18° |
| CLIMB OUT | BELOW FL100 | 250 | 1,35 EPR (CL) | 8-10° |
| LEVEL FLIGHT | | 250 | 1,07 EPR | 2,5° |
| LEVEL TURN | 30° BANK | 250 | 1,10 EPR | 3° |
| LEVEL TURN | 45° BANK | 250 | 1,12 EPR | 4° |
| DESCENDING TURN | 30° BANK & 1000 VVI | 250 | 0,96 EPR | 1° |
| CLIMBING TURN | 30° BANK & 1000 VVI | 250 | 1,20 EPR | 5° |
| SLOW DOWN, LEVEL | SLATS | 220 | IDLE (REDUCING) | 4° |
| SLOW DOWN LEVEL | FLAPS 8° | 200 | IDLE (REDUCING) | 5° |
| SLOW DOWN LEVEL | FLAPS 15° | 160 | IDLE (REDUCING) | 5° |
| SLOW FLIGHT LEVEL | FLAPS 15° | 150 | 1,18 EPR | 6° |
| SLOW FLIGHT TURNS | FLAPS 15°, BANK 15° | 150 | 1,18 EPR | 7° |
| SLOW CLIMB | FLAPS 15°, BANK 0°, 1000 VVI | 150 | 1,30 EPR | 9° |
| SLOW DESCENT | FLAPS 15°, BANK 0°, 1000 VVI | 150 | 1,09 EPR | 5° |
| FINAL CONF. LEVEL | FLAPS 25° | 135 | 1,02 EPR | 2° |

NOTES:

1. Disse er hentet fra simulatoren, men bør betragtes som retningsgivende. De skulle dog kunne give en rimelig god indikation af, hvad du kan bruge som et godt udgangspunkt i de pågældende flyvestillinger.
2. Tendens til pitch PIO ved attitude ændring i f.m. trim.
3. Kraftig nose up ved go-around.
4. Flaps overspeed (max 215 kias ved flaps 15°) ved go-around hvis power ikke reduceres.
5. ATT bank indikation i top af Gyro.
6. ILS glideslope i siden og localizer i bunden af ADI.
7. Slow down er vanskeligt i descent, men det er jo ikke ulovligt at reducere til 220 med henblik på at starte holding med 220 og så reducere altitude i holding.
8. Pitch up ved anvendelse af speedbrake.
9. Pas på overkorrektio n op finale i f.m. kursændring p.g.a. ILS og out-of-fase med bank.

INTERVIEW

Så er det endelig blevet tid til interview og gruppeopgave.

Vi mødte klokken 09:00 og blev indledningsvis briefet af Hans Jørgen Jensen om dagens forløb, samt lidt om SAS i går, i dag og i morgen.

Derefter skulle hver kandidat igennem to interviews af halvanden times varighed.

Når alle var igennem dette var der klokken 15:30 en gruppe opgave, der var 30 minutter til at løse. (Vi kunne ikke, jeg tror ikke det er muligt; men de vil gerne se hvordan man arbejder sammen).

Der var i øvrigt en udmærket frokost klokken 12:30, men uvist af hvilke årsager kunne jeg ikke spise igennem. ;-(

De to interview var rimelig ens, interviewerne havde en liste med spørgsmål de fulgte. Dog vil jeg sige at den ene virkede som om han var "the bad guy" han søgte hele tiden at provokere mig til at blive hidsig, sagt på godt dansk ville han se om han kunne pisse mig af, lad ham ikke påvirke dig ;-)) Det vigtigste er at svare åbent og ærligt.

God fornøjelse og forhåbentlig på gensyn i SAS

Med venlig hilsen

Wouldn't You like to know !?

