

Virtual Airlines Operating Procedures

Vol 1. - Danish Edition rev. 0.1



Forord.

Hjertelig velkommen til DAX - Diamond Air Xpress og til denne manual.

Formålet med denne foreningsmanual, SOP, VAOP eller bare slet og ret håndbog er, at give dig et indblik i hvad DAX er, hvordan DAX er sat sammen og hvordan du som pilot i DAX sætter en flyvning sammen. VAOP'en er lavet med udgangspunkt i 'ægte' airline operation procedures, men forsøgt sat op, så den er nem og håndgribelig. Meningen er ikke at den skal læses fra ende til anden, men rettere bruges som et slags opslagsværk.

Indholdsfortegnelse.

Hvad er DAX?	1.0.0
General information - Direktørens ord.....	1.1.0
Om DAX.....	1.2.0
Hvem er DAX?.....	1.3.0
Kort om DAXSim.....	1.4.0
Hvordan starter jeg i DAX?	2.0.0
Hvilke muligheder har jeg i DAX?.....	2.1.0
DAX Start guide.....	2.2.0
DAX' Struktur og Opbygning.	3.0.0
Ledelsesstruktur.....	3.1.0
Daglig ledelse og bestyrelse.....	3.1.1
Støttefunktioner.....	3.1.2
Afdelinger.....	3.2.0
DAXEu - European.....	3.2.1
DAXAc - Arctic.....	3.2.2
DAXCa - Cargo.....	3.2.3
DAXAa - Aviation Academy.....	3.2.4
Rute netværk og baser.....	3.3.0
Indenrigsruter i Danmark og Grønland.....	3.3.1
Regionale ruter i arktis og skandinavien.....	3.3.2
Interkontinentale ruter.....	3.3.3
Flyflåden.....	3.4.0
Bestemmelser.....	3.5.0
Vedtægter.....	3.5.1
Almene regler.....	3.5.2
Sanktionskatalog.....	3.5.3
Type, rute og plads rettigheder.....	3.5.4
DAX' Historie.....	3.6.0
Uddannelse og Rettigheder.	4.0.0
Flyveskolens basisuddannelse.....	4.1.0
Teori.....	4.1.1
Praktisk flyvning.....	4.1.2
Type uddannelser.....	4.2.0
Opnåelse af rute og plads rettigheder.....	4.3.0
PFT - Periodisk Flyvetræning.....	4.4.0

Human Resources.	5.0.0
Uniformering.....	5.1.0
Forfremmelser.....	5.2.0
Benefits - Virtuel løn og virkelige goder.....	5.3.0
Arrangementer.....	5.4.0
Kommunikationsplatforme - diamondair.org, facebook, FSA, forum.....	5.5.0
Merchandise.....	5.6.0
Software.	6.0.0
Flysimulatorer for PC.....	6.1.0
Microsoft Flight Simulator 2004.....	6.1.1
Microsoft Flight Simulator X/Steam/P3D.....	6.1.2
Laminar Research X-Plane 9/10.....	6.1.3
Ekstra Software.....	6.2.0
FSAirlines.....	6.2.1
Online ATC netværk - IVAO og VATSIM.....	6.2.2
Kommunikations software - Teamspeak og Skype.....	6.2.3
Pilot Procedurer.	7.0.0
Overordnede DAX pilot Procedurer.....	7.1.0
FSAirlines.....	7.2.0
Shared Cockpit og Multi Crew Coordination.....	7.3.0
Online flyvning - IVAO og VATSIM.....	7.4.0
Specifikke type procedurer.....	7.5.0
Rute Planlægning.....	7.6.0
DAXEu.....	7.7.0
Specielle DAXEu longhaul.....	7.7.1
Specielle DAXEu helikopter.....	7.7.2
Specielle DAXEu terræn.....	7.7.3
DAXAc.....	7.8.0
Specielle DAXAc terræn og STOL.....	7.8.1
Specielle DAXAc helikopter.....	7.8.2
DAXCa.....	7.9.0
Specielle DAXCa terræn.....	7.9.1
Planerings procedurer.	8.0.0
Overordnede DAX planerings Procedurer.....	8.1.0
Ruteplanlægning.....	8.2.0
Flytning og opbevaring af luftfartøjer.....	8.3.0
Charter og AD-HOC planlægning.....	8.4.0
Vedligeholdelse af luftfartøjer.....	8.5.0
Salg af luftfartøjer.....	8.6.0
Reklame og PR.....	8.7.0

Pilot Ressourcer.	9.0.0
Fly, checklist/dokumenter og addon information.....	9.1.0
Airbus A320 serie.....	9.1.1
ATR ATR72.....	9.1.2
Bassler BT-67.....	9.1.3
Beechcraft Baron.....	9.1.4
Boeing B737 serie.....	9.1.5
Boeing B757-200F.....	9.1.6
Boeing B767-300.....	9.1.7
Bombardier DASH 8 Q400.....	9.1.8
Bombardier LJ45.....	9.1.9
Cessna 172.....	9.1.10
De Havilland Canada DASH 7.....	9.1.11
De Havilland Canada DHC-6.....	9.1.12
Douglas DC-3.....	9.1.13
Eurocopter AS332.....	9.1.14
Lockheed L-100.....	9.1.15
McDonnell-Douglas MD82.....	9.1.16
Lufthavne, sceneries samt kort.....	9.2.0
Europa.....	9.2.1
Arktis.....	9.2.2
Nordamerika.....	9.2.3
Asien.....	9.2.4
Afrika.....	9.2.5
Sydamerika.....	9.2.6
Oceanien.....	9.2.7
Anden relevant dokumentation.....	9.3.0
DAXSim.	10.0.0
Generel information om DAXSim.....	10.1.0
MD80 Simulator.....	10.1.1
Douglas DC-3 Simulator.....	10.1.2
Adgang til DAXSim.....	10.2.0
Appendix.	11.0.0
Forkortelser.....	10.1.0

1.0.0 Hvad er DAX?

1.1.0 General information - Direktørens ord.

Endnu engang velkommen til DAX - Diamond Air Xpress. DAX har udviklet sig meget siden vi startede i 2005. Jeg tror vi snart har forsøgt os med op mod 30 forskellige flytyper samt næsten alle tænkelige operationsformer. En ting har dog ikke ændret sig, og det er vores vægt på et socialt fællesskab. Det har siden begyndelsen været meget vigtigt for os, at DAX ikke bare måtte blive et overfladisk VA hvor medlemmerne ingen fælles kontakt har. Det har vi forsøgt undgået ved, at have en meget åben kommunikationsform samt med diverse arrangementer. F.eks har vi været til FSWeekend i Holland, besøgt DAXSim (MobilMD80Simulator) hos Claus i Herning og selvfølgelig været på snuse ture i Billund og Kastrup. Desuden lægger vi meget vægt på at forsøge, at imitere det samarbejde der er i et virkeligt selskab, f.eks ved shared cockpit flyvninger. Alt dette for at forsøge, at skabe et hyggeligt men også et realistisk VA. DAX er dog vores lille hjertebar, men det er snart ved at være gammel nok til at kunne flyve fra reden. Allerede til næste år (2015) fejrer vi dets 10 års jubilæum, som i denne anledning nærmest kan betragtes som en slags 18 års fødselsdag. Sagen er nemlig den at vi gerne vil give DAX videre. Vi ønsker ikke at forlade det, men vi vil gerne dele det med flere. Det ville være fantastisk hvis du eller I kunne komme til, at opleve nogle af alle de herlige timer som Jesper og jeg har tilbragt sammen med DAX. Det ville ligeledes være skønt hvis du vil være med til, at præge DAX og måske gøre det endnu bedre. Derfor har vi lavet denne "guide", så du som pilot, planner, instruktør eller bare nysgerrig sjæl har et udgangspunkt for hvordan du skal finde rundt i DAX. Vi håber ligeledes, at vi med dette dokument kan nå ud til et bredere publikum idet vi føler, at den bidrager til, at strukturere DAX som forening og virtuelt flyselskab. Dog er manualen er ligesom resten af DAX, under kontinuerlig udvikling. Det vil sige, at hvis du har ideer eller forslag til ændringer eller forbedringer, så må du endelig ikke holde dig tilbage. Tilsidst vil jeg blot endnu engang ønske dig velkommen i DAX, samt held og lykke med din fremtidige karriere hos DAX.

CEO of DAX - Diamond Air Xpress.
Jacob A. Nielsen.



1.2.0 Om DAX?

DAX - Diamond Air Xpress er et virtuelt flyselskab skabt af Jesper F. Nielsen og Jacob A. Nielsen i 2005. I dag er DAX et af de største virtuelle flyselskaber i Danmark. DAX er dog stadig et lille selskab set i forhold til udenlandske VA's, og har efter vores mening bibeholdt sin charme. I DAX forsøger vi dog at favne bredt. Dette gør vi med, at have et så bredt et udvalg af operationer som muligt uden, at gå på kompromis med selskabets størrelse. I skrivende stund består DAX af så forskellige operationer som regulære short og long range airline operationer, offshore helikopterflyvninger, verdensomspændende cargo leverancer, Off-airport operationer samt vores helt egen flyveskole. Som VA er DAX ikke nogen direkte kopi af noget virkeligt selskab, ej heller forsøger vi at gøre det til et. Vi har dog under udviklingen, ladet os inspirere af flere forskellige, idet vi forsøger at imiterer et plausibelt generisk flyselskab. Så finder du noget bekendt ved DAX, så er det måske ikke helt forkert, men vi ser ikke nogen grund til, at opfinde noget nyt til et virtuelt flyselskab hvis primære funktion er, at give dets medlemmer idéen og smagen af at være i et ægte flyselskab. For os i DAX går vi naturligvis efter devisen "as real as it gets", dog er det vigtigt for os at DAX er åbent for alle uanset forudgående erfaring med flyvning. Derfor har vi også oprettet en flyveskole til dig der ønsker at, udvide din viden. Men ønsker du blot at flyve lidt for sjov er der også plads til dette hos os. Vi sætte ikke krav om brug af komplekse fly og addons, men vi forventer dog, at de procedure der er udstukket i denne manual bliver overholdt så vidt som muligt.

1.3.0 Hvem er DAX?

DAX er først og fremmest de piloter og medlemmer der flyver og bidrager til at skabe et levende og alsidigt virtuelt flyselskab. Dernæst indeholder DAX en bestyrelse der forsøger, at skabe rammerne for selskabets fremtidige udvikling og form. Men de daglige og måske vigtigste funktioner i DAX bliver foretaget af et team af supportpersonale. Dette supportpersonale sikrer blandt andet, at vi har en opdateret og vedligeholdt flyflåde, et aktuelt og konkret rutenetværk samt opgaver som flight instructors. Vil du vide mere om personale strukturen i DAX så læs mere under 3.1.0 Ledelsesstruktur. Når det så er sagt, så er DAX reelt set en sammenslutning af flyinteresserede amatører, og selvom vi forsøger at efterligne et virtuelt flyselskab så er det ikke os allesammen der er professionelle piloter eller ansatte i flyselskaber. Vi forsøger blot, at få så meget spænding og sjov ud af at drive et så realistisk virtuelt flyselskab som muligt. Derfor kan alle være med her. Vi sætter ingen krav til hverken alder eller kvalifikationer for at opnå medlemskab hos os.

1.4.0 Kort om DAXSim.

I DAX er vi så privilegerede at have adgang til fixed based simulatorer i fuld størrelse. Disse simulatorer kan blandt andet bruges til uddannelse og arrangementer. Vi har blandt andet adgang til verdens bedste og eneste mobile MD80 simulator. Simulatoren er ejet af Claus T. Nørgaard og placeret i det midtjyske. Claus er selv medlem af DAX og derfor flyves der af og til ture i den i DAX regi. Foruden Claus' fantastiske simulator arbejdes der i DAX på, at udvikle en fixed based DC-3 simulator der ligeledes kommer til at flyve for DAX. Simulatoren vil sågar få en DAX bemaling. For mere info. omkring DAXSim se 10.0.0 DAXSim.



1.4.0 Fig. 1. Billede taget af den mobile MD80 simulator under take off fra Rom.
(Foto af Claus T. Nørgaard)

- Gjort blank med vilje -

2.0.0 Hvordan starter jeg i DAX?

2.1.0 Hvilke muligheder har jeg i DAX?

I DAX får du muligheden for at udleve din drøm som pilot i et flyselskab. Hos DAX starter du fra bunden som Second Flight Officer, med mulighed for at arbejde dig op af rangstigen og måske en dag ender du som Senior Flight Captain. Desuden får du ovenikøbet et fantastisk fællesskab af ligesindede, der altid er parat til at give en hånd, hvis du skulle få brug for hjælp. Vi giver dig mulighed for at flyve lige den operation du har lyst til, bare du selvfølgelig modtager den rigtige træning først. Denne træning kan vores flyveskole naturligvis yde i samarbejde med vores dygtige instruktører. Er du interesseret i at flyve på de regionale europæiske ruter som B737 eller A320 pilot, kan du træde ind i DAX næsten uden træning. Det eneste vi forventer er at du flyver vores optagelses flyvning for, at bevise dine færdigheder (læs mere under 2.2.0 DAX Start guide).

2.2.0 DAX Start guide.

Velkommen som pilot i DAX, jeg hedder Jacob og jeg vil gerne forsøge at guide dig i gang i DAX. I denne start guide vil du blive taget igennem:

- *Installation og opsætning af FSAirlines.*
- *Rundtur i crew centeret.*
- *Bookning af din første flyvning.*
- *Planlægning af optagelses flyvningen*
- *Udførsel af optagelses flyvningen.*
- *Type uddannelse og PFT.*
- *Udførsel af første kommercielle flyvning for DAX - Diamond Air Xpress.*

Når du starter hos os, starter du som student pilot indtil du har gennemført optagelses flyvningen. Denne flyvning består af en simpel navigationstur der skal udføres for, at der kan banes vej til din videre karriere i DAX. Der kan selvfølgelig dispenseres fra denne tur såvel som eventuelle type rating checks, hvis du kan bevise, at du har basal viden og erfaring til at flyve større fly hos DAX.

Du kunne jo f.eks være skiftet fra et andet VA, have mange timer på et af online netværkene (IVAO, VATSIM etc.), være professionel pilot eller på anden vis være en erfaren simulator pilot. Hvis du har nogle spørgsmål i forbindelse med denne guide, er du mere end velkommen til at kontakte mig på forummet eller via e-mail: jacob@diamondair.org.

Installation og Opsætning af FSAirlines.

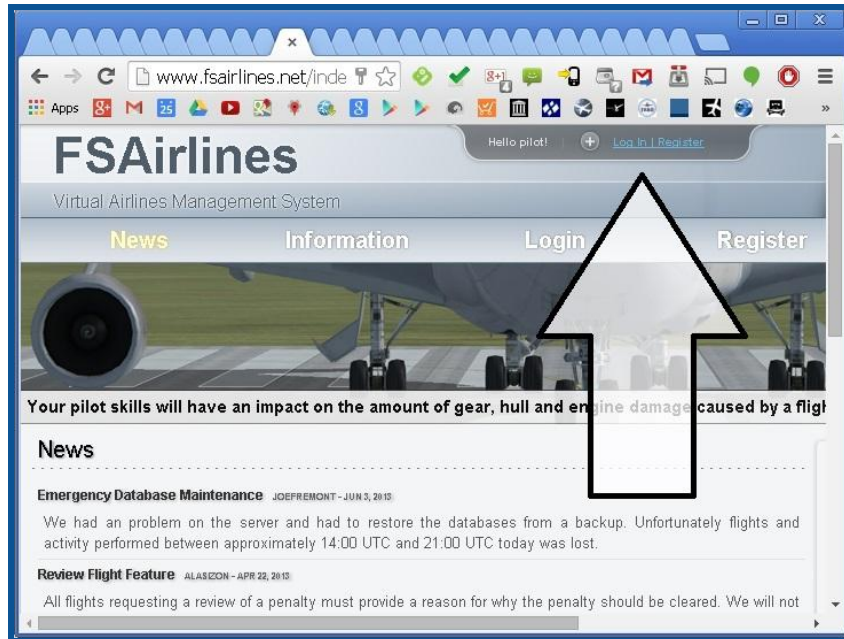
På dette tidspunkt går jeg ud fra at du har "ansøgt" og blevet optaget i DAX på FSAirlines. Hvis ikke bør du gøre det her <http://www.diamondair.org/jobDA.html>. Når du er oprettet og godkendt i vores system kan du i princippet booke og flyve for DAX, men det vender jeg tilbage til lidt senere. Inden du kan flyve skal du nemlig sikre dig at du har den nødvendige FSAirlines software installeret og, at den kommunikerer med din flysimulator. For at hente fsairlines flight tracker software skal du bruge dette link <http://www.fsairlines.net/info-flighttracker>. Efter endt installation skal du starte FSAirlines klienten (FSAirlines.exe) op. Her skal du logge ind med den konto du oprettede da du ansøgte DAX. Efter login vil du se en række menuer i venstre side af klienten. Den ene af menuerne skulle gerne hedde options. Klik på denne og du vil se et billede der ca. matcher fig. 1. I denne menu er det sandsynligvis nødvendigt, at ændre "Flight Simulator Interface" til automatic. Hvis du bruger Lockheed Martins Prepar3d skal du være opmærksom på, at du i stedet skal vælge FSUIPC for, at få klienten til at kommunikere med simulatoren. De andre options, såsom "automatic login at startup", "use simple fueling method" og "display text in Flight Simulator" har ikke betydning for forbindelsen til FSAirlines, men kan være ganske bekvemmelige funktioner. De er helt op til din egen smag, at bestemme hvorvidt disse skal være aktive eller ej. Dog skal funktionen "flight monitor tracking" være aktiveret således at vi efterfølgende kan vurdere din flyvning. Dette er afgørende hvis du vil bestå din optagelses flyvning eller senere hen PFT (Periodic Flight Training) og type uddannelse. Nu er du klar til at forbinde FSAirlines til din flysimulator og dermed flyve din første flyvning. Inden da skal du dog booke en flyvning i crew centeret på FSAirlines.net.



2.2.0 Fig. 1. FSAirlines Client.

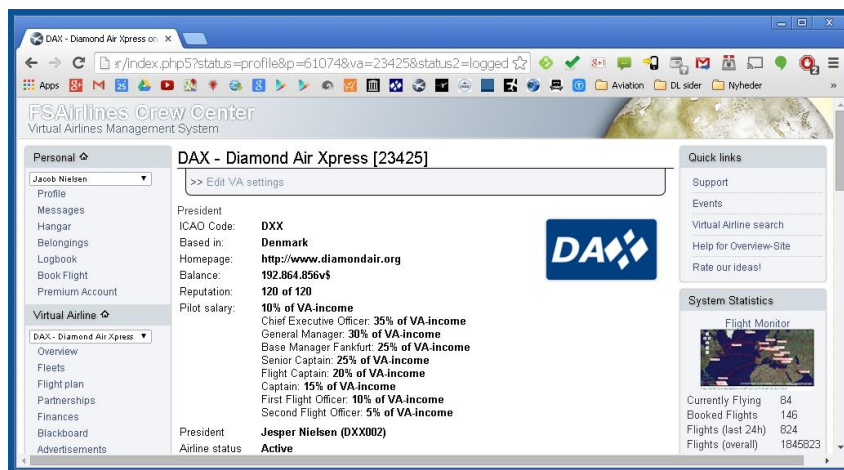
Rundtur i crew Centeret.

For at booke en flyvning i DAX er det nødvendigt, at logge ind på crew centeret. Dette crew center kan du enten finde på <http://www.diamondair.org/omdaxDA.html> under operations kontoret, eller som i dette eksempel ved at logge ind på <http://www.fsairlines.net/> (se fig 2.)



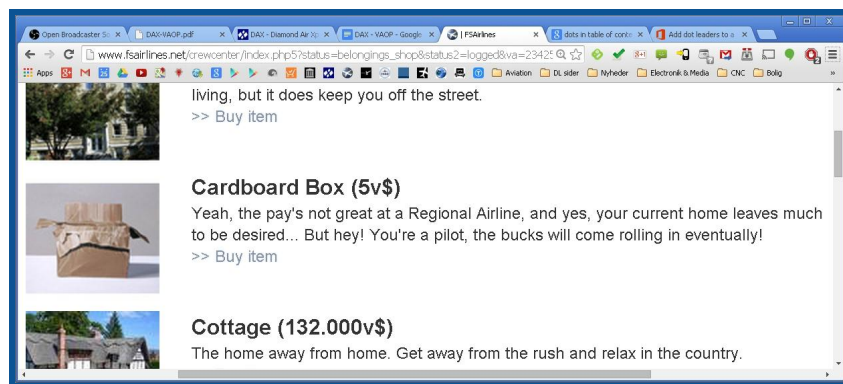
2.2.0 Fig 2. FSAirlines login.

Efter login vil du blive ført til DAX' crew center. Her vil du først blive præsenteret for DAX' hovedside (se fig. 3). På denne side er det muligt at skabe sig et hurtigt overblik over hvad DAX er, de sidst udførte flyvninger samt personale liste.



2.2.0 Fig 3. FSAirlines Crewcenter.

I venstre side af crew centeret finder du to vigtige menuer. Den første er "personal". Denne indeholder blandt andet til din egen profil hvor din logbog, rang, type uddannelser og anden basal information vil være tilgængelig. Denne menu er specielt væsentlig, da det er her du får adgang til "buy tickets". Buy tickets funktionen er vigtig for at kunne komme til en anden lufthavn og dermed til placeringen af det luftfartøj du ønsker at flyve. Du finder buy tickets ved at føre musen over genvejen "profile". Her vil efterfølgende folde en ny menu ud hvoraf den ene knap hedder buy tickets. Efter at du har klikket på buy tickets, vil du blive ført til en ny side hvor du ved brug af ICAO koder, kan købe billetter. Her bedes du venligst købe en billet til Esbjerg Lufthavn/**EKEB**, hvis du ikke allerede er her. Rejsen foregår øjeblikkeligt og prisen vil blive hævet fra din virtuelle konto. Apropos virtuelle penge så har du i "personal" menuen også mulighed for at købe "virtuelle belongings" for dine hårdt optjente virtuelle penge. Men bare rolig, for med den løn du får i DAX burde det være muligt for dig, at kunne købe andet end et papkasse hjem (se fig. 4).

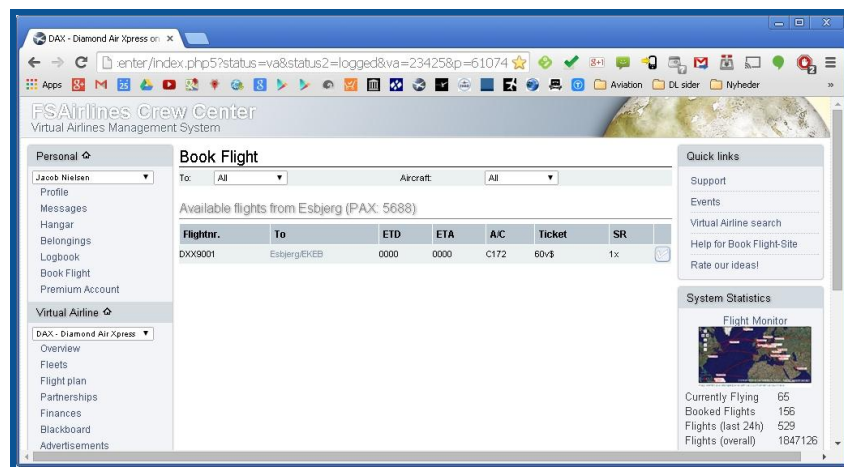


2.2.0 Fig 4. Cardboard Box.

Vi vender tilbage til personal menuen lige om lidt, men først skal vi lige runde den menu som hedder Virtual Airline. Denne menu er mest for planerings folk, men "fleet" og "routes" har interesse for alle. Under fleet vil du få vist de flådeopdelinger som DAX består af. Under hver enkelt flåde vil du kunne se de luftfartøjer der er tilknyttet, samt placeringen af dem (opgjort i ICAO koder). Placeringen er nyttig hvis du gerne vil flyve et bestemt fartøj, da du naturligvis skal bruge denne placering som destination når du køber billetter. Du kan desuden klikke på hvert enkelt luftfartøj i hver flåde. Herefter vil du kunne se basale informationer herom, samt cabin layout og logbog. I menuen "routes" kan du få vist samtlige af DAX aktive og inaktive ruter. Du kan finde ruter ud fra lufthavne eller flytype. Det er selvfølgelig også muligt bare at søge på samtlige ruter. De flyvninger der har typebetegnelsen DIMO er inaktive og kun bibeholdt i systemet for at følge op på rute nummereringen.

Bookning af din første flyvning.

Vi vender nu tilbage til "personal menuen". Her findes menuen "Book Flight", som måske er den vigtigste af dem alle sammen. Dette er menuen hvor du, som navnet antyder, booker den flyvning du ønsker at flyve for DAX. Klik på menuen og du vil få en liste over mulige flyvninger. For at denne liste kommer frem kræver det selvfølgelig, at der et luftfartøj tilgængelig på den lufthavn du befinder dig, at der er oprettet en DAX rute samt tilknyttet en type og vigtigst af alt, at du har den fornødne type uddannelse på din FSAirlines profil. Som student pilot i DAX har du allerede fået tilkendt typen Cessna 172. Derfor burde der på din booking side, stå en flight med rutenummeret DXX9001 (se fig. 5). Book denne flyvning og vælg derefter en af cessna'erne.



2.2.0 Fig 5. Bookning af flyvning.

Du skal være opmærksom på at vi i DAX ikke bruger "simulerede" flyvninger på FSAirlines. Alle flyvninger i forbindelse med DAX tæller i regnskabet. Både hvad angår timer, flystatus og ikke mindst fuel. Dette er også årsagen til, at denne optagelses flyvning foregår i en cessna og ikke en B737, da cessnaen bruger betydeligt mindre brændstof. Desuden er en cessna ikke nær så kostbar, hvis du skulle være så uheldig at beskadige flyet under flyvningen. Nu er du sådan set ved, at være parat til at flyve optagelses flyvningen. Bare rolig den er ikke svær, og har du nogenlunde forstand på at flyve så burde du kunne klare den uden problemer. Først skal vi dog lige have overstået planlægningen.

Planlægning af optagelses flyvningen.

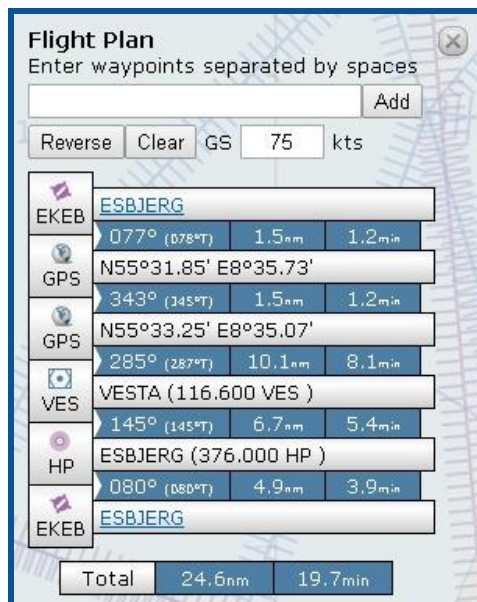
Flyvningens formål er at give os en idé om hvor erfaren du er. Dog er det ikke vores intention at skræmme nogen væk, som bare gerne vil flyve lidt for sjov. Derfor ligger vi, ved denne flyvning kun vægt på, at du kan finde ud af at få en cessna sikkert op og ned imens du følger en simpel rute samt simple FSAirlines procedurer. Denne flyvning har altså ikke til formål at teste din viden om emner som f.eks love og bestemmelser, meteorologi, radiotelefoni, flystruktur og motorer, aerodynamik osv. Hvis du interesseret i, at lære mere om disse emner er det muligt at besøge vores flyveskole under 4.0.0 Uddannelse og Rettigheder. Denne flyvnings formål er altså alene, at vurdere om du har de fornødne basale flyve kundskaber til, at vi kan give dig adgang til at flyve større fly hos DAX. Nå men inden vi kan stige ind i cessna'en og flyve, skal vi selvfølgelig have overstået planlægningen. Flyvningen kommer til at foregå ud af Esbjerg lufthavn, da denne provins lufthavn både har ILS, NDB og en VOR/DME i nærheden. Disse er nemlig de tre navigationsinstrumenter du skal vise at du kan benytte i denne flyvning.

Det siges at, halvdelen af flyvningen ligger i planlægningen derfor vil jeg her gennemgå den flyvning du skal ud på. Flyvningen skal foregå fra Esbjerg hvor du tidligere bookede DXX9001. Du skal starte på bane 08 og lande her igen ved, at følge ILS'en (109,100 Mhz). Efter start skal du stige til 2000 fod og blive i denne højde under resten af flyvningen. Efter start skal du dreje til venstre af kurs 343° indtil du fanger radial 285° imod VES (116,600 Mhz).

Når du er 1 nm før VES skal du begynde at dreje blødt mod venstre indtil du fanger radial 145° væk fra VES. Nu skulle du gerne flyve direkte imod HP (376,000 kHz). Hvis ikke, så juster din kurs til du flyver direkte imod denne. Når du er ca. 6,5 nm væk fra VES skal du begynde at dreje blødt ind mod ILS'en til bane 08 igen. Herefter er det bare at følge den til du lander i Esbjerg igen.

OBS! Vær opmærksom på, at denne flyvning ikke matcher standard proceduren for en ILS indflyvning til bane 08 i Esbjerg. Dog vil jeg gerne anbefale, at du bruger kort til at assistere dig med flyvningen. Kort som lufthavns- og indflyvningskort finder du hos navaiar

<http://aim.navaiar.dk/>. Jeg har desuden brugt SkyVector <http://skyvector.com/> til at planlægge



2.2.0 Fig 6. DXX9001 Flyveplan.

ruten. Her skal du bare vide, at SkyVector ikke er 100% opdateret med hensyn til NAVAIDS. Det vil typisk sige, at SkyVector viser NAVAIDS som f.eks NDB'er der ikke længere er operative. Det er dog stadig en udmærket måde at planlægge sin driftsflyveplan på (Se fig 6 og 7). Nu mangler vi stort set bare at finde ud af hvor meget brændstof vi skal bruge. Eftersom vi flyver i en cessna der cirka bruger 8 gallons per hour, altså omkring 30 liter i timen som er lige omkring 21 kg (AVGAS 100LL vejer ca. 0,72 kg pr liter.) Altså skal vi for vores flyvning, som i følge driftsflyveplanen varer omkring 20 min, bruge omkring 7 kg men eftersom vi skal have benzin til både at kunne lave et par missed approaches og eventuelt nå en alternativ flyveplads, så tager vi 50 kg med (fuel til ca. 2,5 time).



2.2.0 Fig 7. DXX9001 Kort.

Udførsel af optagelses flyvningen.

Nu er tiden kommet til, at vi kan forlade operations kontoret og gå ud på forpladsen og sætte os op i flyet. Du er selvfølgelig velkommen til at flyve denne tur alene, men du må også gerne kontakte mig eller en af de andre instruktører og få dem til at flyve med via shared cockpit. Dette kan både være mere lærerig, men samtidig også en god måde at udforske fællesskabet i DAX på. En nem måde at finde eventuelle instruktører på, er at slå en forespørgsel op på forum eller facebook. Uanset hvad så vil du nu blive guidet igennem flyvningen step by step. Først skal vi dog lige runde de simple procedurer du skal følge foruden flyets egne.

På FSAirlines er det vigtigt at du følger nogle meget simple procedurer. Hvis ikke, risikerer du at få en ringere "rating" som er med til at forringe dine forfremmelsesmuligheder. Desuden risikere du, hvis du dummer dig rigtig meget, at din flyvning også kan have indflydelse på hele selskabets vurdering. Procedurerne i DAX kan du læse om i 7.0.0 Pilot Procedurer, men de mest basale vil jeg lige nævne her:

- *Taxi:*
 - *Max taxi speed is 40 knots indicated airspeed.*
- *Departure/Climbing:*
 - *Upon entering runway turn landing lights ON.*
 - *Climbing above 3000' AGL turn landing lights OFF.*
 - *Never exceed 250 knots indicated airspeed below FL100*
(also valid when descending.)
 - *Just prior to passing FL100, confirm landing lights OFF.*
- *Arrival:*
 - *After passing through FL100 turn landing lights ON.*
 - *All IFR landings must be CAT I - DH of 200' and RVR of 550m.*
(DH = Decision Height, RVR = Runway Visual Range).
 - *Upon leaving runway turn landing lights OFF.*
 - *Pull parking brake (set ON) before turning off engines.*

Disse er de vigtigste procedurer i DAX, og de skal til enhver tid følges. Ikke mindst for, at undgå fald i ratings. Nå men nok snak, lad os se at komme afsted. Åbn din flight simulator og vælg en Cessna 172. Hvis du bruger FSX vil jeg anbefale at du henter DAX texture her <http://www.diamondair.org/forum/viewtopic.php?f=19&t=38>. Vælg herefter en standplads i Esbjerg og begynd flyvningen. Hvis du starter med motoren tændt bedes du venligst slukke den inden du forbinder til FSAirlines.



2.2.0 Fig 8. DXX9001 Før afgang på EKEB.

Når du er inde i flyet og har sikret dig, at parking brake er sat til **ON** skal du forbinde din simulator til FSAirlines klienten. Dette gør du enten inden fra din simulator eller ved at starte FSAirlines.exe op ude i dit styresystem. Når FSAirlines klienten kører skal du klikke på **Fly!** herefter vil du blive ført videre til refueling siden, og hvis du har valgt simple refueling i options, så vil den ca. ligne min (se fig. 9).

2.2.0 Fig. 9. FSAirlines Client.

I mit tilfælde var der noget mere benzin (AVGAS = aviation gasoline) end de fornødne 50 kg. Da det ville være spild at drænere fuelen af, valgte jeg istedet at flyve med den ekstra vægt. Når du har valgt den korrekte mængde fuel skal du klikke **Fuel Up!**. Herefter "låses" dine værdier og du skal efterfølgende klikke **Fly!** igen. Tillykke, du har nu påbegyndt din første DAX flyvning!

2.2.0 Fig. 10.

FS Airlines klienten er bindeleddet mellem vores database i crew centeret og din simulator. Så da du klikkede "Fly!" (se fig. 10) begyndte dine timer på fsairlines og dermed hos DAX at tælle opad. For at gøre flyvningen nemmere for dig selv så sæt allerede nu de frekvenser du skal bruge ind i diverse radioer (se fig. 11). Jeg har sat NAV 1 active til bane 08's ILS 109.10 og dens standby til VES på 116.60. NAV 2 har jeg sat omvendt med VES som active og ILS'en som standby. Jeg har også sat HP NDB ind på ADF'en på 376.0. Foruden disse har jeg sat comm'en op til AFIS, approach og nødfrekvenser men dette vil jeg ikke komme ind på her. Desuden har jeg valgt at benytte mig af cessna'ens autopilot til at holde højden på 2000 ft og climb med 300 ft/min. Det næste vi gør er, at sætte den første radial (285° ↗) ind på VOR 1 og den anden (145° ↘) ind på VOR 2. Dette gøres ved at dreje på OBS knapperne indtil viseren peger på de rigtige grader (opgjort i deka-grader se fig. 12). Nu er du faktisk klar til at flyve. Alt du mangler at gøre er, at følge flyets egne procedurer og checklister og ellers bare se at komme i luften. Så start motoren og lav dit ror tjek, så tales vi ved når du er klar til at rulle.

Allerede klar? Det var hurtigt, men der er jo heller ikke så mange motorer på sådan en 172'er. Det næste du skal gøre er at begynde, at rulle ud mod bane 08. Hvis du er placeret ligesom mig, så holder du foran terminalbygningen og behøver altså bare, at sætte parking brake i **OFF** og køre ad rullevej A ud til banen (se fig. 13).

Inden du kører ind på banen skal du eventuelt sætte dine flaps, lave dit engine run-up, sætte strobe lights i on og huske at tænde dine landing lights (sætte dem i **ON**). For at komme ned til begyndelsen af bane 08 bliver du nødt til at lave det der kaldes for en "backtrack" (se fig 14.). Det vil sige at du bruger banen som rullevej til, at komme til din venteposition (holding point). Eller som i dette tilfælde, starten af den bane du ønsker, at tage af fra.



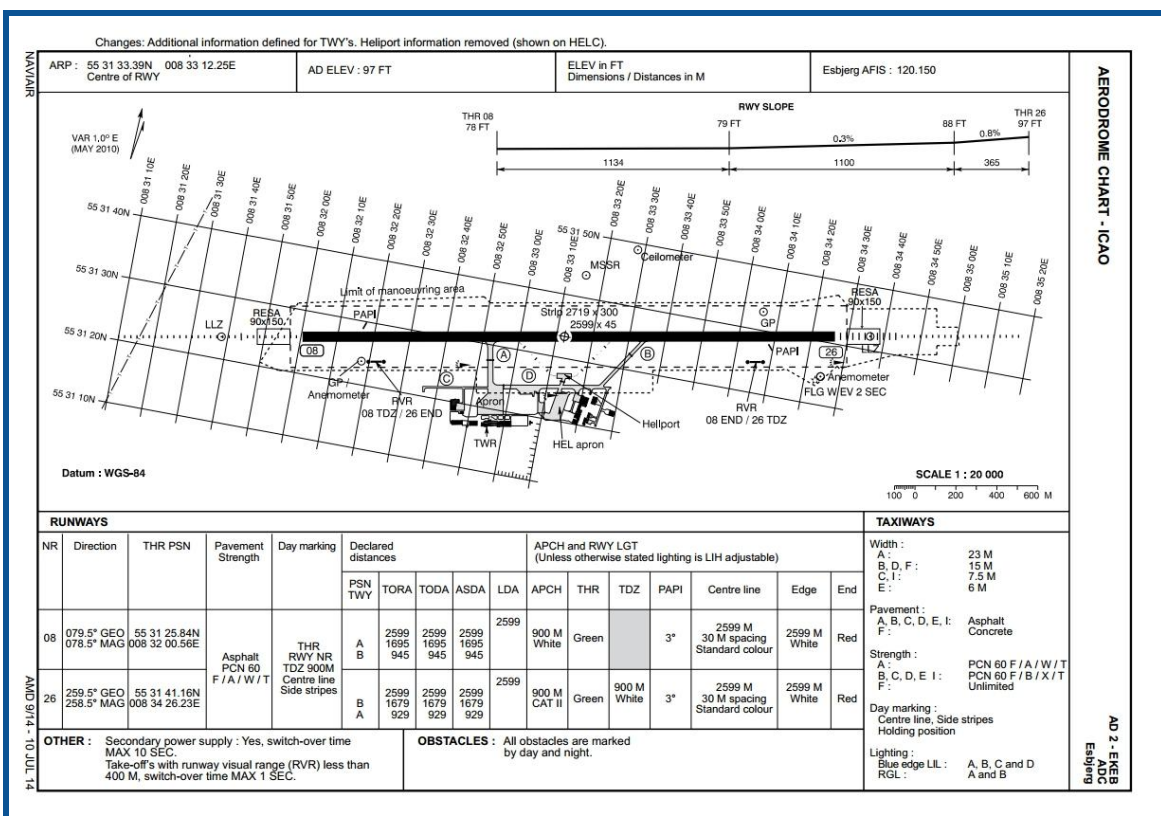
2.2.0 Fig 11. Radio paneler.



2.2.0 Fig. 12. VOR indikatorer.



2.2.0 Fig. 13. DXX9001 taxiing to RWY 08.



2.2.0 Fig. 14. Aerodrome chart fra AIP'en.

Når du er kørt ud på banen og klar til at starte, sikrer du dig en sidste gang, at landing lights er **ON** og, at dine navigations instrumenter er sat korrekt. Jeg har valgt at sætte NAV 1 til 109.100 indtil vi er sikkert i luften, i tilfælde af at noget skulle gå galt og vi er nødt til at gå direkte ind til landing igen. Desuden er det en god idé, at lave en briefing for dig selv om hvordan du har i sinde at foretage starten og hvad du skal gøre når du kommer i luften, samt hvad du eventuelt vil gøre hvis der opstår en fejl. Dette er godt, at træne nu inden du begynder, at flyve større fly.



2.2.0 Fig. 15. DXX9001 lige før afgang.

Nu er det endelig bare, at skubbe skaftet frem og komme i luften.
"Release brakes and apply power".



2.2.0 Fig. 16. DXX9001 "Airborne".

Når du er i luften skal du fortsætte din stigning til 2000 fod og holde banens kurs til du i sikker højde. Herefter kan du skåne motoren lidt og reducere omdrejningerne en smule. Når du er sikker på alt er som det skal være, vælg så 116.60 som aktiv på NAV 1. Drej herefter til venstre mod en kurs på 345°.



2.2.0 Fig. 17 DXX9001 På kurs 345°.

Når course deviation indicator'en i VOR 1 (lodret nål) begynder at flytte på sig er tricket at "fange" den. Altså dreje til venstre på kurs 285° og flade ud igen, lige når nålen står lodret. Når du flyver efter en VOR eller ILS, gælder det altid om at "flyve ud og hente nålen". Altså slår nålen ud til højre, som i dette tilfælde, betyder det at du ligger til venstre for radialen og du derfor skal flyve til højre for at fange den. Men da vi allerede er på en skærende kurs (345°), vil vi på et tidspunkt krydse radialen, og det er altså hér, at det handler om at fange den og flade ud lige nøjagtig dér hvor du flyver på radialen (lodret nål på VOR indikatoren).



2.2.0 Fig. 18 DXX9001 Fanger radial 285°.



2.2.0 Fig. 19. DME Indikator.

Nu skal du bare nå 2000 fod og holde dig på radial 285°. Jeg har nu valgt at sætte autopiloten på for, at tage lidt af workloaden imens jeg flyver mod VES. Du vil nu kunne se, at din distance indtil VES vil blive mindre på DME'en (se fig. 19). Når du er ca 1 nm fra stationen skal du begynde, at dreje blødt mod venstre således, at du fanger radial 145° som er vist på VOR 2. Når du flyver på denne radial skulle HP NDB gerne ligge lige foran dig. Krydstjek eventuelt med ADF indikatoren. ADF'ens nål skulle gerne stå lodret ligesom nålen i VOR 2 (se fig. 20). ADF indikatoren er instrumentet med den gule pil lige under VOR 2.



2.2.0 Fig. 20 DXX9001 På radial 145° væk fra VES.

Efter du passere VES skal du begynde at descende ned mod 1000 fod, så du er sikker på at du kommer ind under glideslopen. Lige inden vi passerede VES valgte jeg igen, at slukke autopiloten da denne ikke håndtere flyvning på VOR 2 eller NDB'er. Desuden valgte jeg at skifte til ILS'en (109.10) på NAV 1 således, at jeg hele tiden har et overblik over hvordan jeg ligger i forhold til localizer og gliderslope. Nu kan du godt begynde at forberede dig på indflyvningen, og måske sætte lidt flaps på.



2.2.0 Fig. 21 DXX9001 på vej mod HP.

Om et kort øjeblik vil du på DME'en (hvis du har sat den på R2 se fig. 19) vise, at vi nærmer 6,5 nm fra VES. Derfor skal du nu begynde at dreje til venstre ind mod bane 08 igen. Kort efter du er begyndt at dreje skulle localizeren (course deviation indicator nålen i VOR 1) begynde at svinge til venstre. Nu skal du blot fange nålen og holde den i midten, så er du lige på banelinien.

Du vil nu også kunne se på ADF'en at HP ligger lige bag dig.



2.2.0 Fig. 20 DXX9001 ved at fange localizeren bane 08.

Når du har fanget localizeren vil der kun gå et øjeblik før at glideslopen begynder at bevæge sig (den vandrette nål i VOR indikatoren). Der gælder den samme regel for glideslopen som der gør for ILS og VOR. Altså du skal flyve mod den for at fange den. Der er dog den forskel at man generelt aldrig stiger på finalen. Hvis du derfor ligger under glideslopen som i vores tilfælde så skal du sørge for at holde din højde indtil den er fanget.



2.2.0 Fig. 21 DXX9001 På vej til bane 08.



2.2.0 Fig. 22 DXX9001 etableret ILS bane 08.

Herefter skal du descend sammen med glidesloperen, men sørg for at den ikke kommer for langt under dig, da den er svær at fange igen. Et trick når du ligger på finalen er, at lade være med at justere højden med næsen. Prøv istedet at styre farten med din næse stilling (attitude) og brug motorkraften til at justere indfaldsvinkel og descend rate. Dette sikre en mere stabil indflyvning. Når du har etableret dig på ILS'en er det reel set bare at følge den til landing.



2.2.0 Fig. 23 DXX9001 kort før touchdown.

Dog skal du ved DH (decision height) afgøre om det er forsvarligt at lande. Dette afgøres selvfølgelig ud fra flyets performance data om sidevind osv. Men det afgøres også ud fra hvor meget af banen du kan se. Dette kaldes RVR (Runway Visual Range). Til at hjælpe dig med denne vurdering kan du bruge lysene på banen eller lufthavnens METAR. Vi har i DAX valgt altid at følge CAT I, uanset om flyet kan klare en højere kategori eller ej. I CAT I gælder en DH på 200 fod samt en RVR på 550 meter. Så når du flyver ind ad ILS'en og nærmer dig 200 fod, skal du altså beslutte dig hvorvidt om du vil fortsætte med at lande eller gå rundt og prøve en gang til eller måske vælge at flyve til et alternativ. Vælger du at fortsætte med, at lande, skal ordet "landing" siges højt for at fortælle din besætning om dit valg.

Klap, klap, klap... Flot landing! Desværre er det ikke en DAX Charter så du må nøjes med mig, til at klappe. Nu skal du bare rulle ind på forpladsen igen. Når du forlader banen skal du slukke for strobes og sætte landing lights i **OFF**.



2.2.0 Fig. 24 DXX9001 lige forladt banen.

Nu skal vi bare parkere og lade motoren køle en smule før vi slukker den. Husk at sætte parking brake i **ON**, før du hiver mixture i cut-off. Nu kan du gå tilbage til FSAirlines klienten og trykke på **End Flight**. Herefter har du muligheden for at knytte en kommentar til flyvningen. Til denne flyvning ville det eksempelvis være en fordel at skrive "Check flight at EKEB". Nå men, nu vil jeg give dig ro til at færdiggøre dine checklister så ses vi inde i terminalbygningen bagefter.



2.2.0 Fig. 25 DXX9001 Parkeret i Esbjerg.

Så er vi endnu engang i Esbjerg. Jeg håber du har nydt turen, du klarede det fint og jeg er sikker på, at lige så snart der er en instruktør har kigget på din flyvning, får du lov til at tage en type skole til et af de større fly. Tak for turen.

Type uddannelse, PFT og .

Tillykke med din beståelse af optagelses flyvningen og velkommen som kommerciel pilot i DAX. For at du kan komme videre med din karriere er det nødvendigt at du får taget dig en type rating (type uddannelse). En type rating kan i DAX tages på flere forskellige måder. Du kan f.eks finde en instruktør og tage uddannelsen over shared cockpit. Eller du kan aftale et møde i en af vore fixed simulatorer. Men du kan også tage din type rating alene. Jeg vil dog altid anbefale at du vælger en af de andre løsninger da de er mere underholde og lærerige. Vælger du dog at tage den selv, skal du blot flyve et bestemt antal landingsrunder på en bestemt lufthavn afhængig af hvilken type du måtte ønske. I Disse flyvninger skal foretages som 100% flyvninger. Altså du må ikke have minus rating på FSAirlines. Ved f.eks at glemme landing lights, flyve hurtigere end 250 knots under FL100 eller lande i en forkert lufthavn uden at have gjort FSA opmærksom på at du diverter. Desuden er alle uddannelses flyvninger i DAX regi, non revenue. Altså flyvninger uden passagerer og cargo.

Det du skal gøre nu er, at vælge den type du ønsker at flyve i for DAX. Herefter skal du kigge i 4.0.0 Uddannelse og rettigheder, for at finde ud af hvor din type rating skal afvikles og hvor mange flyvninger den kræver. Bare rolig du kan altid tage flere type ratings du skal bare være opmærksom på at vi kræver min. en flyvning på typen pr. 6 måneder. Vi ved godt at man i virkeligheden hovedsageligt har én type rating på et komplekst fly, men dette er et virtuelt flyselskab og vores mål er lige så meget at skabe underholdning som det er at skabe realisme. Når du har fundet ud af hvor mange flyvninger din type rating kræver og hvor den afvikles, er det bare at købe en billet dertil og begynde at flyve. Efter du har fløjet dine flyvninger vil en instruktør kigge din flyvning igennem på FSAirlines, og hvis du har udført dem uden fejl (100 % flyvninger) vil du få påført den valgte type på din profil.

Hvis du ønsker at gøre lidt mere ud af din type rating, har vi lavet et generisk type rating program som du er velkommen til at følge. Programmet er bare en liste over ting du skal læse op på, samt udføre under din type rating. Det er forøvrigt den samme liste du vil gennemgå sammen med en instruktør hvis du vælger shared cockpit eller fixed based simulator løsningen. Programmet samt information om hvilken instruktør du skal kontakte kan du finde under 4.0.0 Uddannelse og rettigheder.

I DAX har vi valgt efterligne virkeligheden med brug af type ratings og PFT (Periodisk Flyve Træning). Vi har dog valgt at gøre type skolerne noget enklere end i virkeligheden hvor der kræves en lang skoleperiode efterfulgt af en masse timer i simulator. I virkeligheden har man type uddannelser for, at sikre at piloterne har den fornødne viden og kundskaber til, at kunne flyve avancerede fly. Hos os prøver vi, at efterligne denne tanke, men da alle skal kunne være med i DAX, er hovedårsagen til at vi har "type skoler", at forsøge at skabe lidt ekstra "spil" i VA'et. Samme tanke gør sig gældende med hensyn til PFT. PFT'er er normalt en måde at checke om piloten stadig er uptodate med sine flyve kundskaber, procedurer og teoretisk viden. PFT'er foregår normalt efter et bestemt tidsrum og er ikke, som navnet antyder, flyve "træning". Det er nærmere en slags test. For skulle piloten dumpe sit PFT, så ville vedkommende blive sat fra bestillingen. I DAX har vi valgt at piloter skal op til et PFT hvert kalenderår. Skulle vedkommende "dumpe" eller undlade at lave sit PFT, vil personen blive grounded indtil et tilfredsstillende PFT er udført.



2.2.0 Fig. 20 DAX pilot planlægger sit PFT.

Vores type uddannelser har forskellig længde alt efter hvor kompliceret den type du ønsker at flyve er. Nøjagtig som i virkeligheden hvor f.eks en type rating på en king air, kan opnås væsentligt nemmere og hurtigere end en på en B777. I DAX kan du opnå en type rating på tre forskellige måder. Du kan gennemgå et simulator check på en af vore full size fixed based simulatorer, modtage flight training over shared cockpit eller simpelthen ved at flyve et givet antal flights alene på forudbestemte ruter. Sidstnævnte foregår ved at du laver en slags self-check. Fælles for dem alle er at flyvninger foregår uden revenue (pax og cargo). Foregår

uddannelsen over shared cockpit eller i simulator så vil du følge din instruktørs program og det vil være op til ham hvornår du har bestået. Dette kan lyde som den hårde måde, men det er samtidig også den måde vi føler er mest realistisk, for ikke at sige underholdende og lærerig. I denne guide vil jeg dog gennemgå hvordan du opnår en type rating gennem self-checks. Guiden tager udgangspunkt i en generel type uddannelse på en B737, ønsker du en anden type eller mere information vores type ratings og PFT'er så se venligst 4.0.0 Uddannelse og Rettigheder.

Inden vi starter sikrer du dig endnu en gang mit tilfælde var der noget mere benzin (AVGAS 100LL = a

I DAX har vi valgt at variere en lille smule fra virkeligheden ved ikke, at have nogle begrænsninger med hensyn til antal type uddannelser du kan have. Dog skal du kunne holde disse type uddannelser ved lige, ved at have mindst en flight på typen inden for seks måneder. Men flyver du meget så burde dette ikke være noget problem at opretholde. Får du ikke fløjet en flyvning inden for 6 måneder udløber dit type certifikat. Skulle dette ske, er det op til en personlig vurdering hos flyvechefen (flight operations manager), hvordan du kan generhverve

din type. Hvis du vurderes til at have meget erfaring på typen, vil han sikkert bare kræve at du laver et PFT. Du kan dog risikere, at han sætter dig op til en ny type skole.

I DAX kan du opnå en type uddannelse på tre måder. Du kan gennemgå et simulator check på en af vore full size fixed based simulatorer, modtage flight training over shared cockpit eller simpelthen ved at flyve et givet antal flights alene på forudbestemte ruter. Sidstnævnte foregår ved at du laver en slags self-check. Fælles for dem alle er at flyvninger foregår uden revenue (pax og cargo). Foregår uddannelsen over shared cockpit eller i simulator så vil du følge din instruktørs program og det vil være op til ham hvornår du har bestået. Dette kan lyde som den hårde måde, men det er samtidig også den måde vi føler er mest realistisk, for ikke at sige underholdende og lærerig.

Hvis du laver self-check'et skal du følge et program her fra VAOP'en.

Til sidst vil jeg gøre opmærksom på at vi, ligesom i den virkelige verden, kræver at du hvert år aflægger et PFT. PFT'et minder meget optagelses flyvningen men skal selvfølgelig foregå på en af de typer du flyver til daglig. Er du uden anden type, eller hvis du ønsker, kan dette PFT selvfølgelig også aflægges på Cessna 172. Har du indenfor det sidste kalenderår modtaget en type uddannelse, gælder dette for et PFT. Det er Flight Operations Manageren ansvar at hver pilot modtager et årligt PFT. I tilfælde af at en pilot ikke

Flyvechefen har ansvaret for at piloter i DAX er opdateret på deres typer og PFT'er. Desuden har han det almene ansvar for, at piloter i DAX flyver forsvarligt og har den nødvendige viden. Flyvechefen har ikke ansvaret for uddannelsen af piloterne, dette har instruktørene, men han har ansvaret for at holde dem opdateret og om nødvendigt sende dem på skole eller til PFT. Flyvechefen kan også være pilot.

Liste over PFT.

Pilot	2014	2015	2016
Jacob Nielsen	27/11 - OY-DAP	-	-
Jesper Nielsen	-	-	-
Per Hindsberg	-	-	-



3.0.0 Bestemmelser.

3.3.1 Vedtægter for DAX - Diamond Air Xpress.

DAX er et virtuelt flyselskab skabt og ejet af Jesper F. Nielsen og Jacob A. Nielsen. Selvom Jesper og Jacob ejer hver 50 % af DAX, er selskabet bygget op med henblik på overgang til en demokratisk forening. Ejerskabet af DAX bør i fremtiden derfor overgå til en forening med egen bankkonto. Dette bør dog først ske når foreningen kan klare de udgifter der er forbundet med driften af DAX, uden ekstra tilskud fra hverken Jesper eller Jacob. Selskabet bør i stedet drives af f.eks medlemskontingent, uafhængig støtte fra sponsorer eller via salg af merchandise. Indtil en sådan overgang er sket drives selskabet som en forening efter disse vedtægter.

§ 1 Navn og formål.

Foreningens navn er DAX - Diamond Air Xpress og dets formål er at fremme forståelse og interesse for flyvning og luftfart, primært i gennem virtuelle flysimulatorer og imiteringen af et generisk virtuelt flyselskab.

§ 2 Baggrund.

DAX - Diamond Air Xpress er grundlagt i 2005 af Jesper F. Nielsen og Jacob A. Nielsen med henblik på at skabe et virtuelt flyselskab med fokus på simulator flyvning i et socialt miljø.

§ 3 Ejerskab.

DAX - Diamond Air Xpress ejes lige imellem Jacob Andreas Nielsen og Jesper Fuglsang Nielsen, med hver en andel på 50 %. Ønsker et flertal af medlemmerne at ejerskabet skal overgå til foreningen, kan dette kun ske ved en skriftlig erklæring med underskrift fra begge nuværende ejere. Ejerskab af logo og navn kan imidlertid ikke overføres til foreningen men forventes udlånt af Jesper Fuglsang Nielsen og Jacob Andreas Nielsen såfremt foreningen ønsker at overtage ejerskabet af resten af DAX - Diamond Air Xpress.

§ 4 Medlemmer.

Medlemmer optages uden hensyntagen til hverken alder, race, seksualitet eller køn. Nye medlemmer skal blot kunne tilslutte sig DAX' formål samt vedkende sig disse vedtægter. Nye medlemmer optages gennem FSAirlines.net, som også fungerer som medlemsliste. Er medlemmet ikke aktiv på FSAirlines.net inden for 3 måneder, vil medlemskabet automatisk blive stoppet. Medlemmer der ønsker genoptagelse efter 3 måneders inaktivitet, kan frit genanmode om medlemskab på FSairlines.net.

§ 5 Udmeldelse.

Udmeldelse af DAX - Diamond Air Xpress sker ganske simpelt ved at medlemmet melder sig ud af selskabet på FSAirlines.net.

§ 6 a. Generalforsamling.

På generalforsamlingen foregår foreningens demokratiske styring, dermed er generalforsamlingen foreningens højeste myndighed. Ordinær generalforsamling forventes afholdt hvert år. Indkaldelse til generalforsamling skal ske senest 14 dage før afholdelsen. Den praktiske afholdelse af generalforsamlingen kan foregå enten fysisk eller gennem internetbaserede tale kommunikationsmidler som f.eks teamspeak eller skype. Bestyrelsen forventes fremsende en beretning for det forgangne år senest 14 dage før afholdelsen af generalforsamlingen.

Alle medlemmer har lige stemmeret til generalforsamlingen. Hvor andre regler ikke er angivet i vedtægterne, afgøres forslag ved almindelig stemmeflertal. Stemmeafgivning kan ske ved fuldmagt, dog må et fremmødt medlem dog kun medbringe en fuldmagt. Generalforsamlingen bør som hovedregel følge denne dagsorden:

- I. Valg af dirigent (kun ved fysisk fremmøde).
- II. Formanden kommenterer den skriftlige beretning
- III. Gennemgang af forslag.
- IV. Eventuelt

§ 6 b. Ekstraordinær generalforsamling.

Ekstraordinær generalforsamling skal afholdes, såfremt bestyrelsen eller 1/3 af medlemmerne skriftligt anmoder bestyrelsen herom. Bestyrelsen skal indkalde til ekstraordinær generalforsamling med 14 dages varsel. Generalforsamlingen skal være afholdt senest 30 dage efter at anmodningen er modtaget. Indkaldelsen skal være bilagt minoritetsgruppens anmodning, hvoraf det fremgår, hvilke spørgsmål den ekstraordinære generalforsamling skal tage stilling til. Dagsordenen er som følgende:

- I. Valg af dirigent (kun ved fysisk fremmøde).
- II. Bestyrelsens orientering.
- III. Fremlæggelse og behandling af forslag.

§ 6 Bestyrelse.

Foreningen er bygget op omkring en bestyrelse der varetager den daglige drift samt foretager beslutninger der sikrer udviklingen af DAX - Diamond Air Xpress. Bestyrelsen er bygget for at imitere den daglige ledelse i et flyselskab, derfor har foreningen ikke typiske bestyrelsesposter men i stedet 'stillinger'. Stillingerne er skabt for at skabe en bedre illusion omkring det virtuelle flyselskab. Derfor er ansvarsområdet også en smule anderledes end i en almindelig forening, selvom nogle af posterne indirekte kan sammenlignes som vist nedenfor.

- CEO svarende til formand.
- General manager svarende til næstformand.
- Marketing and PR manager svarende til kasserer og sekretær.
- Base og quality managers svarer til menige bestyrelsesmedlemmer.

Læs mere om hver enkelt stilling og dens ansvarsområder under blablabla....

Bestyrelsesmedlemmer vælges på valg i blandt alle medlemmer men kandidater foreslås af bestyrelsen. Medlems pladser i bestyrelsen er ikke tidsbegrænset og medlemmet kan derfor beholde sin plads så længe medlemmet yder en indsats. Bestyrelsesmedlemmer udover CEO og general manager kan ekskluderes fra bestyrelsen ved en 3/4 stemmeflertal til en generalforsamling eller hvis CEO og general manager vurderer det nødvendigt. CEO og general manager kan kun ekskluderes fra bestyrelsen ved en enig generalforsamling. Bestyrelsen har ikke pligt til at afholde faste møder da dens arbejde fungere efter individuelle ansvarsområder (læs blablabla).

Ved uenighed i bestyrelsen har CEO det afgørende ord, ligeledes har CEO den afgørende stemme i lige afstemninger i bestyrelsen.

§ 7 Fixed Based Simulators.

Foreningen har adgang til to fixed based simulatorer. Den Mobile MD-80 Simulator samt en Douglas DC-3. DAX - Diamond Air Xpress ejer ikke simulatorerne men fungerer derimod som operatører. Det betyder også at medlemmerne forventes værne ekstra mere om disse. Læs mere om de to simulatorer under DAXSim bla.bla.

§ 9 Forbehold.

Foreningens demokratiske styring vil først reelt træde i kraft når ejerskabet overføres til en demokratisk forening hvor hver enkelt medlem solidarisk hæfter for udgifterne forbundet til driften af DAX - Diamond Air Xpress. Indtil da styres foreningen demokratisk under hensyntagen til disse vedtægter dog med det forbehold at ejerne kan tage suveræne beslutninger uden at konsolidere sig med medlemmer eller vedtægter.

§ 10 Eksklusion.

Et medlem kan ekskluderes af DAX, hvis det pågældende medlem på væsentlig måde modarbejder klubbens interesser. En eksklusion kan foretages af bestyrelsen, men kan dog indankes for næste generalforsamling, hvor almindeligt stemmeflertal afgør eksklusionen. Ved eksklusion mister vedkommende medlem al ejendomsret til klubbens eventuelle formue. Afgørelsen kan ikke indankes for domstole.

§ 11 Opløsning og afvikling.

Foreningen kan opløses såfremt 3/4 af medlemmerne på en lovlig indkaldt generalforsamling stemmer herfor. Såfremt den indkaldte generalforsamling ikke omfatter 3/4 af medlemmerne, skal afstemning om ophævelse henvises til en ny lovligt indkaldt generalforsamling, der skal afholdes indenfor en måned efter den førstnævnte generalforsamling. På den sidstnævnte generalforsamling kan 3/4 af de fremmødte medlemmer med gyldig virkning vedtage et uændret forslag om at opløse foreningen. Generalforsamlingen bestemmer ved en eventuel opløsning, hvordan foreningens eventuelle formue skal fordeles, under forudsætning at foreningen ejer DAX - Diamond Air Xpress. Ved opløsning af DAX - Diamond Air Xpress hvor ejerskabet tilgår Jesper Fuglsang Nielsen og Jacob Andreas Nielsen vil en eventuel formue blive delt imellem de to ejere.

§ 12 Ændring af vedtægter.

Vedtægtsændringer kan ske på en lovligt indvarslet generalforsamling med 3/4 stemmeflertal eller hvis en enig bestyrelse skønner det nødvendigt.

Som vedtaget af bestyrelsen 2014 d. 9 / 10.
Jacob Andreas Nielsen - Jesper Fuglsang Nielsen

Flightnumbers.

Fixed wing:

	Training/ Ferry.	Local/ Domestic Denmark	Local/ Domestic Greenland	Regional Arctic	Regional Europe	Long Haul	Cargo	Charter/ AD HOC Arctic	Charter/ AD HOC Europe
Concrete/ Asphalt Runway.	90xx	20xx - 25xx	40xx - 44xx	30xx - 33xx	1xx - 1xxx	51xx.	60xx	70xx	80xx
Grass Runway	91xx	26xx	-	-	-	-	61xx	71xx	81xx
Gravel/Dirt Runway	92xx	-	45xx	34xx	-	-	62xx	72xx	82xx
Snow/Ice Buildup Runway	93xx	-	46xx	35xx	-	-	63xx	73xx	83xx
Grass Off Airport	94xx	27xx	-	36xx	-	-	64xx	74xx	84xx
Gravel/Dirt Off Airport	95xx	28xx	47xx	37xx	-	-	65xx	75xx	85xx
Snow/Ice Off Airport	96xx	-	48xx	38xx	-	-	67xx	76xx	86xx
Sea Off Airport	97xx	29xx	49xx	39xx	-	-	68xx	77xx	87xx

(eg. DXX1001)

Flightnumbers.

Rotary wing:

	Training/ Ferry.	Arctic	Europe	Charter/ AD HOC Arctic	Charter/ AD HOC Europe
On Airport	98xx	54xx	52xx	56xx	58xx
Off Airport	99xx	55xx	53xx	57xx	59xx

(eg. DXX5401).

4.0.0 Uddannelse og Rettigheder.

I dette kapitel vil du finde information om hvordan vi i DAX har valgt at forholde os til emner som typeratings, basisuddannelse, rute-betingelser og rettigheder samt ikke mindst PFT.

I DAX skal du nemlig have indskrevet en typerating/type-uddannelse på den eller de typer du ønsker at flyve nøjagtig som i virkeligheden. Vi har dog valgt et "uddannelsessystem" der både tilgodeser dem der blot vil igang med at flyve uden alt for meget teori, samt dem der ønsker en lidt dybere forståelse. Vores uddannelsessystem er forsøgt lavet som en imitation af et man måske kan finde i et virkeligt luftfartsselskab, men forenklet for at tilpasse det en virtuel hobby. Udover type-uddannelser har vi forsøgt at skabe et PFT system og et rute/plads-rettigheids program der sikrer at du altid er ajour med vores procedurer samt godkendt til de ruter og lufthavne du ønsker at beflyve. Bare roligt det er ikke så kompliceret som det lyder, skulle du dog have spørgsmål, rettelser eller forslag til dette kapitel er du altid velkommen til at kontakte "flyvechefen" (se kontakt oplysninger under 3.1.1 Daglig ledelse og bestyrelse).

Uddannelser og rettigheder administreres af vores kaldet DAXAa (DAX Aviation Academy).

4.2.0 Flyveskolens basisuddannelse.

Vi har i DAX endnu ikke færdigudviklet vores egen basisuddannelse. Vi anbefaler dog microsoft/FSX-SE brugere at gennemfører den basale uddannelse der følger med programmet. Selvom vi ingen officiel basisuddannelse har, tilbyder vi alligevel en smule flyveskole. Dette foregår i gennem vores dygtige instruktører der enten tilbyder basal flyvetræning eller hjælp ved opnåelse af typeuddannelse, PFT eller rute og plads rettigheder.

4.1.2 Teori.

I DAX har vi ikke vort eget teori kompendium, men hvis du gerne vil vide mere om flyveteori er der utallige mængder af læseværdig materiale på nettet. Vi vil dog godt anbefale et par stykker her som vi synes gør det særlig godt mht. basal flyvelære. (Mere type specifik information og teori vil være at finde under 9.1.0 Fly, checklist/dokumenter og addon information)

- Teori kompendium til PPL certifikat:

http://www.midtjyskflyveklub.dk/kompendium_PPLA_2011.pdf

- Blandet teori (særlig godt til simulator piloten):
<http://c-aviation.net/learn-to-fly/>
- IVAO IFR fraseologi (radiokommunikation):
https://www.iviao.aero/training/documentation/books/DOC_IFR_phraseology.pdf
- IVAO VFR fraseologi (radiokommunikation):
https://www.iviao.aero/training/documentation/books/PP_ADC_VFR_Phraseology.pdf
- Diverse teori kompendier på IVAO:
https://www.iviao.aero/training/pilot/TOC_documents.asp
- Diverse teori af vores egen Claus Nørgaard:
<https://sites.google.com/site/danskemd80cockpitprojekt/flyveskolen>

4.1.2 Praktisk Flyvning.

I DAX kan vi tilbyde hjælp med praktisk flyvning i gennem vores dygtige instruktører. Primært vil disse instruktører stå til rådighed via shared cockpit funktionen i FSX/SE/P3D, men

4.2.0 Type Uddannelser.

I DAX forsøger vi på at efterligne et virkeligt flyselskab. Derfor har vi naturligvis også forsøgt at simulere type uddannelser. Men da simulator flyvning trods alt bare er en hobby og det ikke vores hensigt at udelukke folk, har vi valgt at type uddannelser kan opnås på flere end en måde.

Type uddannelsen er nødvendig for at du kan få adgang til at flyve kommercielle flyvninger på en given flytype i DAX regi. Bare rolig du kan altid tage flere type ratings du skal bare være opmærksom på at vi kræver min. en flyvning på typen pr. 6 måneder. Vi ved godt at man i virkeligheden hovedsageligt har én type rating på et komplekst fly, men dette er et virtuelt flyselskab og selvom det selvfølgelig er vores mål at skabe realisme, er det bestemt også vores mål at skabe underholdning. For at skabe en yderligere karriere- eller om man vil spil-faktor, så har vi valgt at lægge en time-begrænsning

Type uddannelser kan opnås på følgende måder:

- Træning med instruktør i en full size fixed base simulator.
- Træning med instruktør over shared cockpit funktionen.
- 'Selvtræning' og udførsel af 'practical type rating exam' på FSAirlines.0

Type uddannelser kan opnås på følgende måder:

Tillykke med din beståelse af optagelses flyvningen og velkommen som kommerciel pilot i DAX. For at du kan komme videre med din karriere er det nødvendigt at du får taget dig en type rating (type uddannelse). En type rating kan i DAX tages på flere forskellige måder. Du kan f.eks finde en instruktør og tage uddannelsen over shared cockpit. Eller du kan aftale et møde i en af vore fixed simulatorer. Men du kan også tage din type rating alene. Jeg vil dog altid anbefale at du vælger en af de andre løsninger da de er mere underholde og lærerige. Vælger du dog at tage den selv, skal du blot flyve et bestemt antal landingsrunder på en bestemt lufthavn afhængig af hvilken type du måtte ønske. I Disse flyvninger skal foretages som 100% flyvninger. Altså du må ikke have minus rating på FSAirlines. Ved f.eks at glemme landing lights, flyve hurtigere end 250 knots under FL100 eller lande i en forkert lufthavn uden at have gjort FSA opmærksom på at du diverter. Desuden er alle uddannelses flyvninger i DAX regi, non revenue. Altså flyvninger uden passagerer og cargo.

Det du skal gøre nu er, at vælge den type du ønsker at flyve i for DAX. Herefter skal du kigge i 4.0.0 Uddannelse og rettigheder, for at finde ud af hvor din type rating skal afvikles og hvor mange flyvninger den kræver. Bare rolig du kan altid tage flere type ratings du skal bare være opmærksom på at vi kræver min. en flyvning på typen pr. 6 måneder. Vi ved godt at man i virkeligheden hovedsageligt har én type rating på et komplekst fly, men dette er et virtuelt flyselskab og vores mål er lige så meget at skabe underholdning som det er at skabe realisme. Når du har fundet ud af hvor mange flyvninger din type rating kræver og hvor den afvikles, er det bare at købe en billet dertil og begynde at flyve. Efter du har fløjet dine flyvninger vil en instruktør kigge din flyvning igennem på FSAirlines, og hvis du har udført dem uden fejl (100 % flyvninger) vil du få påført den valgte type på din profil.

Hvis du ønsker at gøre lidt mere ud af din type rating, har vi lavet et generisk type rating program som du er velkommen til at følge. Programmet er bare en liste over ting du skal læse op på, samt udføre under din type rating. Det er forøvrigt den samme liste du vil gennemgå sammen med en instruktør hvis du vælger shared cockpit eller fixed based simulator løsningen. Programmet samt information om hvilken instruktør du skal kontakte kan du finde under 4.0.0 Uddannelse og rettigheder.

4.4.0 PFT.

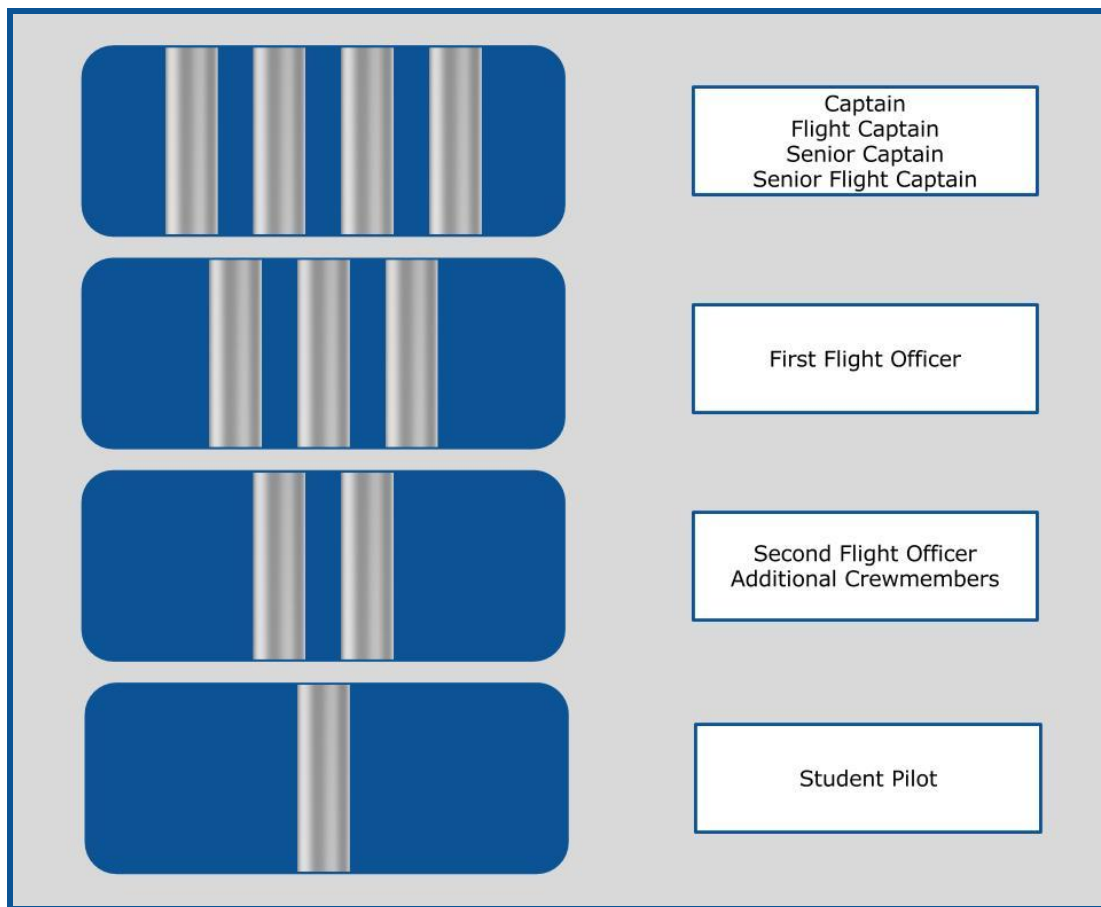


I DAX får du muligheden for at udleve din drøm som pilot i et flyselskab. Hos DAX starter du fra bunden

5.0.0 Human Resources

5.2.0 Forfremmelser.

blablabla



5.2.0 Fig. 1. Pilot Rang Overblik.

DAXAc - Arctic 1.1.0

DAXAc - DAX Arctic udfører flyvninger på Grønland, i form af taxa flyvning, post flyvninger, og anden "bush" flyvning. DAXAc har Main Hub i BGSF - Kangalusaq (Sdr. Strømfjord).

Vi benytter disse flytyper på Grønland:

- 2 DASH-7
- 1 DHC-6 Twin Otter
- 1 DC-3 Dakota
- 1 DC-3TP Turbo Dakota

DAXEu - European 1.1.0

Udfører ruteflyvninger i Europa, med enkelte flyvninger til BGSF – Kangalusuaq (Sdr. Strømfjord), USA og Mellemøsten (Dubai). DAXEu har Main Hub i EKCH – Kastrup. Vi benytter disse flytyper i DAXEu:

- 2 Boeing 737-800
- 1 Boeing 737-700
- 1 McDonnell Douglas MD-82
- 1 Boeing 767-300ER

DAXCa - Cargo 1.1.0

Udfører ad-hoc fragt opgaver i Grønland og snarest resten af verden. DAXAc benytter disse flytyper:

- L-100 Hercules

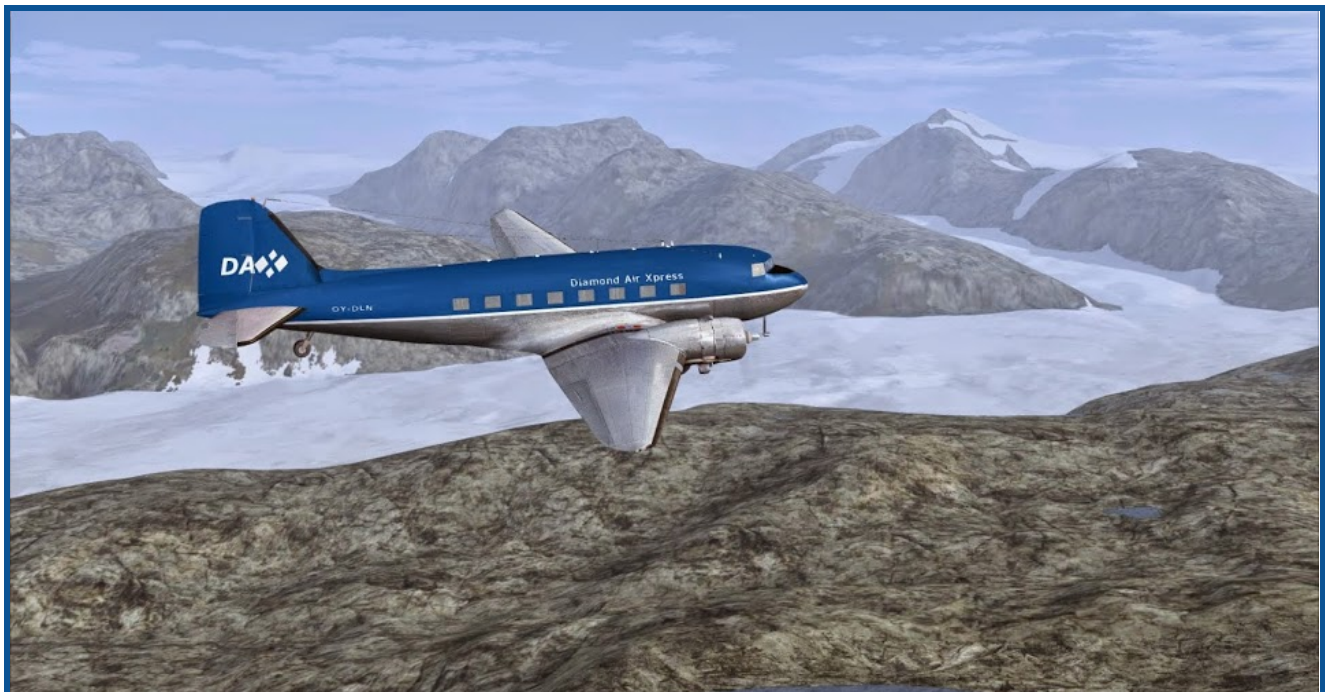
DAXAa - Aviation Academy 1.1.0

DAXAa DAX Aviation Academy er vores grobund for nye piloter. Når du starter hos os, starter du som student pilot. For at lære systemet at kende, med hensyn til FSAirlines klienten og vore procedurer når du flyver under FSAirlines. Din første tur bliver en tur-retur flyvning fra Billund til Esbjerg og tilbage igen. Turen skal foregå via Vesta VOR-DME

(Identifikation: VES. Frekvens: 116,60 Mhz. på NAV Radioen.



Diamond Air Xpress - VAOP



FS Airlines:

Vi benytter FS Airlines til at holde styr på vores piloter og deres lønninger, og hvor vores fly befinder sig.

For at flyve for DAX, skal du tilmelde dig FS Airlines.net. Direkte link til ansøgning fås hér:

<http://remote.fsairlines.net/v1/application.php?rvi=23425>

• Derefter downloader du FS Airlines' klient via linket hér <http://www.fsairlines.net/infoflighttracker> (Du skal have den nyeste udgave af FSUIPC hvis du vil at mærke benytter FS2004)

Når du skal booke en flyvning, går du så ind på din profil, og trykker på "Book Flight". (Er der ingen flyvninger at vælge mellem, er det enten fordi alle fly er i brug, at du ikke er på den korrekte destination eller også har du ikke de fornødne Type Ratings (henvend dig til Jacob eller Jesper)) Er der flyvninger at vælge i mellem, vælger du den flyvning du vil flyve samt den flyver du vil flyve i.

Når du har booket din flyvning, kan du trykke på "Book Flight" igen i venstre side af skærmen på fsairlines. Der kan du vælge Preflight Briefing document, og se et estimeret fuel forbrug. Der er en udmærket side til flight plan og udregning af fuel her:

www.simbrief.com

Start din flight simulator, og vælg fly og placér dig ved gate med alle motorer slukket.

Start så din fsairlines klient. Log ind med dine oplysninger. Vælg "Fly" og tank flyet op med den planlagte mængde fuel og tryk "fuel up" og tryk igen på "Fly".

Når du har landet på den korrekte destination klikker du "end flight" i fsairlines klienten EFTER du har sat Parking Brake.

Procedurer i luften tilpasset for flyvninger med DAX på FS Airlines:

Taxi:

Max Taxi speed:.....40 knots.

Departure/Climbing:

Entering runwayLanding lights ON

Passing 3000 feet.....Landing lights OFF

Arrival:

Descending below 10.000 feet.....Landing lights ON

At Gate.....Parking Brake ON

- procedurer
- flyflåde

Brain Storm:

Idé	Satus og placering
- lufthavne	
- ruter	
- hvem må flyve	
- hvordan får jeg lov (for at flyve hertil på denne type skal der udføres så, og så mange flyvninger på en anden for at rettigheden er ok. eg. for at må flyve til en grus bane med learjet skal der være udført landinger på grus med cessna inden. hvis længere end 3 måneder siden sidste grus landing skal der udføres en ny.	
- "foreningsregler" struktur og ejerskab	
- Uniformering under human resources.	
- Sceneries	
- fly til fs	
- generel information om flysimulatoren xp, fs9, fsx.	
- omskolinger, eg. to flyvninger på type på en bestemt rute inden tilladelse til flyvning på typen gives.	
- fsairlines	
- shared cockpit / MCO (facebook.com og forum til efterspørgsel om andre vil flyve)	
- teamspeak.	
- Basispersonale: - Piloter.	
- Support funktioner/personale: - FI - Flight Instructors. - Planner. - Webmaster. - Simulator Managers. -	
- Bestyrelse: - CEO / Direktør. - General Manager. - Marketing and PR Manager - Quality Manager. - Flight Operations Manager. - Base Managers. - HR Manager.	
- PFT (Periodic Flight Training.)	



Hovedoverskrift**6.0.0**

Overskrift.....

6.1.0

(afsnit)

Underoverskrifter..

(Afsnit)

Hovedoverskrift.

0.0.0 Overskrift.

Endnu engang velkommen til DAX - Diamond Air Xpress. DAX har udviklet sig meget siden vi startede i 2005. Jeg tror vi snart har forsøgt os med op mod 30 forskellige flytyper samt næsten.

§ Afsnit

Endnu engang velkommen til DAX - Diamond Air Xpress. DAX har udviklet sig meget siden vi startede i 2005. Jeg tror vi snart har forsøgt os med op mod 30 forskellige flytyper samt næsten.

0.0.1 Underoverskrift.

Endnu engang velkommen til DAX - Diamond Air Xpress. DAX har udviklet sig meget siden vi startede i 2005. Jeg tror vi snart har forsøgt os med op mod 30 forskellige flytyper samt næsten.

§ Afsnit

Endnu engang velkommen til DAX - Diamond Air Xpress. DAX har udviklet sig meget siden vi startede i 2005. Jeg tror vi snart har forsøgt os med op mod 30 forskellige flytyper samt næsten