

Horizontale vlucht:

1. Uitkijken, neem een punt in de verte!
2. Neus in stand voor horizontale vlucht
3. Vleugels horizontaal, hoogte en richting constant
4. Inlaatdruk 23 inch
5. RPM 4800 snelheid 190 km/u
6. Aftrimmen
7. Balletje in het midden

Tijdens de horizontale vlucht beoefenen; Haakeffect, neveneffect het effect van de CVV, het vermogen(slipstroom) flaps en trim

Overgaan in de klim: APT

1. Neem een punt in de verte!
2. Controleer: Cylhead temp, oiltemp, oliedruk, brandstofdruk en CVV koud.
3. Neus in stand voor de klimvlucht zetten en daar vasthouden. Attitude
4. Bij snelheid 140 km/u gas 27 inch RPM Full fine, rechts voeten.
5. Richting vasthouden met voeten, geen helling, balletje in het midden.
6. Aftrimmen
7. Blijf uitkijken, controleer: neusstand=attitude, snelheid richting en helling.
8. Iedere 500ft hoogtewinst richting ca. 20-30 graden links en rechts verleggen om uit te kijken.

Horizontaal komen na de klim. APT

1. Uitkijken neem punt in de verte!
2. 20 ft voor gewenste hoogte neus in de stand voor horizontale vlucht
3. Snelheid op laten lopen tot 190 km/u, gas naar 23 inch rpm 4800
4. Aftrimmen
5. Blijf uitkijken, controleer: neusstand, hoogte richting en helling.

Overgaan in glijvlucht. PAT.

1. Uitkijken neem punt in de verte!
2. Controleer instrumenten, CVV warm.
3. Gas rustig dicht, richting met voeten (links voeten) geen helling.
4. Neus ophouden tot 120 km/u (beste glijsnelheid)
5. Aftrimmen.
6. Blijf uitkijken, controleer neusstand, snelheid richting en helling.

Horizontaal komen uit glijvlucht.

1. Uitkijken
2. +/-100 ft voor gewenste hoogte cvv koud en gas bijgeven tot kruistoerental 23 inch/4800rpm.
3. Neus in glijstand houden, snelheid loopt op tot 190 km/u
4. Ongeveer 20 ft voor gewenste hoogte neus in stand horizontale vlucht zetten.
5. Aftrimmen
6. Blijf uitkijken en controleer neusstand, hoogte, snelheid, richting en helling.

Overgang kruisvlucht-naar daalvlucht

Bij daalvlucht kunnen we zelf bepalen welke "rate of decent" gewenst is en met welke snelheid dit gebeurt. Normaal is kruissnelheid 190 km/u

Daalvlucht met 500 ft./min.

1. Uitkijken Neem punt in de verte !
2. Gas terug naar +/- 16 inch
3. Neus iets laten zakken om kruissnelheid te behouden
4. Regel snelheid met de stick en daling met gas
5. Blijf uitkijken en controleer snelheid, richting en helling en hoogte.

Overgaan in horizontale vlucht.

1. Uitkijken.
2. +/- 100ft. voor gewenste hoogte cvv koud.
3. +/- 20 ft voor gewenste hoogte gas bijgeven tot 23 inch rpm 4800
4. Neus in stand horizontale vlucht zetten.
5. Richting houden met voeten
6. Blijf uitkijken en controleer, richting, snelheid hoogte en geen helling.

Overgang naar lagere snelheid zonder flaps.

1. Uitkijken, neem punt in de verte
2. Gas dicht let op, iets links voeten.
3. Neus in de zelfde stand houden
4. Hoogte constant houden VSI !
5. Vlak voor de gewenste snelheid gas bijgeven tot VSI = 0
6. Aftrimmen, controleer hoogte, richting, snelheid en geen helling.
7. Beheers snelheid met neusstand(stick) en hoogte met gas.
8. Blijf uitkijken.

Vliegen met minimale snelheid.

1. Uitkijken neem punt in de verte!
2. Cvv warm.
3. Gas dicht. (iets links voeten)
4. Neus omhoog tot snelheid 100 km/u
5. Gas bijgeven tot hoogte gelijk blijft +/- 13 inch prop full fine
6. Nu full flaps geven, je ziet dat de neus iets lager moet en je iets gas moet bijgeven.

Overgang naar kruissnelheid

1. Uitkijken, neem punt in de verte
2. Check motor instrumenten, cvv koud
3. Gas naar 25 inch. rechts voeten!
4. Flaps stand voor stand wegwerken neusstand constant houden
5. Neus geleidelijk bijdrukken naar geschatte stand voor kruisvlucht.
6. Bij toenemende snelheid, gas naar 23 inch prop terug naar 4800 rpm.
7. Aftrimmen, blijf uitkijken en check hoogte en richting.

Normale bochten

1. Bij linker bocht check, rechts vrij links vrij, rechter bocht links vrij rechts vrij.
2. Rol helling aan tot 30 graden
3. Eenmaal in de bocht check neus langs de horizon
4. Blijf uitkijken en check neusstand, helling, hoogte en balletje in het midden.

Klimmende bochten (Eerst klimvlucht inzetten)

1. Als normale bochten, maar helling maximaal 15 graden
2. Vliegtuig heeft de neiging door te rollen, corrigeer met rolroer(stick)
3. Blijf uitkijken en check, snelheid, hoogte, helling en balletje in het midden.

Glijdende bochten. (Eerst glijvlucht inzetten)

1. Als normale bochten, helling maximaal 30 graden
2. Het vliegtuig heeft de neiging helling af te rollen, corrigeer met stick.
3. Blijf uitkijken en check, snelheid, hoogte, helling en balletje in het midden.

Steile bochten.

1. Tot 30 graden helling als normale bocht
2. Bij 30 graden helling door blijven rollen tot 45 graden prop 4800 rpm
3. Stick terug naar het midden en neus langs de horizon houden iets meer trekken.
4. Blijf uitkijken en check, snelheid, hoogte, helling en balletje in het midden
5. 20 graden voor gewenste richting uitrollen.
6. Bij terug rollen, verminder de trekkracht aan de stick.

De Overtrek:

Voordat aan de overtrek begonnen kan worden moeten we eerst de **VOORGESCHREVEN HANDELINGEN** uitvoeren

1e Binnen de cockpit:

- Benzinepomp aan
- Magnetten allebei aan
- Cvv warm
- Tank, linker tank
- Geen losse voorwerpen
- Riemen vast
- Prop full fine(Groene lamp moet branden)

2e Buiten de cockpit:

APOS= Altitude, Position, Orientation, Skyclear

Altitude: minimaal 2000 ft

Position: Niet boven,

- Bebouwde kom
- Mensenverzamelingen
- Vliegvelden
- Niet boven open water (geen horizon)
- Niet boven meer dan 3/8 bewolking

Orientation:

Neem een markant punt op de grond en een in de verte

Skyclear:

Maak uitkijk bocht S-bocht 2x90 graden om te kijken of er niets onder je zit.

Ingaan van de overtrek:

- 1-Vlieg rechthoek, geen helling + punt op de horizon
- 2-Gas dicht
- 3-Richting houden met voeten
- 4-Hoogte vasthouden door neus geleidelijk op te halen (check VSI)

Herstel van de overtrek zonder vermogen:

1.Op het moment dat de neus wil wegvallen of het vliegtuig gaat schudden, de stick iets naar voren om de invalshoek te verkleinen en neus in geschatte positie voor glijvlucht te brengen.

2.Eventuele wingdip (wegvallen van een vleugel) opvangen met tegenvoeten, **NOOIT** met stick.

3.Terug klimmen naar uitgangshoogte + checks.

Herstel van de overtrek met vermogen.

1.Op het moment dat de neus wil wegvallen de stick iets naar voren om de invalshoek te verkleinen (neus ongeveer op de horizon)

2.Rustig vol gas. (en dan pas CVV koud).

3.Richting houden met voeten (rechts).

4.Eventuele wingdip opvangen met tegen voeten. Terug naar uitgangshoogte + checks.

Ingaan van de overtrek met flaps (in landingsconfiguratie 2e stand)

1. Vlieg rechthoek, geen helling
2. Reduceer snelheid tot in de witte band op de snelheidsmeter.
3. Selecteer 2e stand flaps, hoogte vasthouden
4. Prop full fine CVV warm linker tank fuelpomp on.
5. Gas dicht, richting houden met voeten.
6. Hoogte vasthouden tot de overtrek.

Herstel van de overtrek met flaps met vermogen.

1. Op het moment dat de neus wil wegvallen de stick iets naar voren om de neus onder de horizon te brengen.

Tegelijkertijd:

2. Volg cvv koud + richting houden met voeten (rechts)
3. Neus in de vliegstand zetten en flaps in stappen terug
4. Gas terug naar 23 inch prop 4800 rpm
5. Fuelpomp off en check fuel pressure

Approach to stall

1. Checks zoals bij de overtrek
2. Snelheid in witte arc, 2e stand flaps
3. Prop full fine linker tank, fuelpomp on cvv warm
4. Gas dicht en hoogte vasthouden
5. Zodra het toestel gaat trillen: neus in de vliegstand + volg cvv koud
6. Richting houden met voeten.
7. Flaps geleidelijk naar up
8. Snelheid op laten lopen gas naar 23 inch rpm 4800
9. Fuelpomp off, check fuel pressure.

De Start

1. Kijk uit naar andere vliegtuigen: (niemand op final en baan vrij)
2. Rol naar het midden van de baan en (line up) evenwijdig aan de startrichting.
3. Check koers en windrichting
4. Neem een punt in de verte voor de richting.
5. Geef rustig, maar resoluut volgas, denk aan rechts voeten check rpm 5000 of hoger.
6. Toestel laten rijden tot 80 km/u
7. Bij 80 km/u neus omhoog
8. Na het loskomen snelheid naar 120km/u
9. Op veilige hoogte; flaps up gas terug naar 5000 rpm en afrimmen
10. Iets voor 700 ft neus iets laten zakken voor stand kruisvlucht
11. Op 700 ft gas naar +/- 16 inch snelheid 130 km/u
12. Afrimmen
13. Blijf uitkijken en check neusstand, snelheid richting en hoogte
14. Bij het verlaten van het circuit check fuelpump off, flaps weg en selecteer volste tank.

Het circuit:

1. Uitkijken is vooral in het circuit zeer belangrijk.
2. Klim na de start door naar 700 ft. en blijf op runway heading.
3. Op 700 ft gas terug naar ca 16 inch snelheid 130 km/u
4. Uitkijken en draai naar crosswind met maximaal 30 graden helling
5. Uitkijken en draai naar downwind met maximaal 30 graden helling
6. Kijk op downwind naar invoegend verkeer. Downwindverkeer heeft voorrang.
7. Downwind checks, van boven naar beneden:
 - Fuelpump aan
 - Prop full fine
 - Cvv warm
 - Tank: linker tank
 - Flaps (check snelheid in witte rand) 1e stand

Als de baandrempel 45 graden achter je is draai naar baseleg.

8. Gas naar 13 inch, snelheid terug naar 120 km/u 2e stand flaps
9. Zakken naar 500 ft.
10. Kijk naar de baan en draai tijdig in naar final met 25 a 30 graden helling zodat je recht voor de baan uitkomt.
11. Final, recht voor de baan, snelheid naar 110 km/u indien nodig 3e stand flaps.
12. Mik op 1/3 van de baan
13. Regel hoogte met gas en snelheid met neusstand.

De landing:

1. Houd glijpads en neusstand vast tot ca 1 meter boven de baan.
2. Zodra obstakels op gelijke hoogte met de horizon komen, gas dicht neus iets omhoog en probeer zo lang mogelijk in de lucht te blijven dus steeds meer trekken om de neus in de zelfde stand te houden.
3. NOOIT de stick naar voren om te corrigeren.
4. Blijf goed in de verte kijken en houd richting met voeten
5. Na de landing als de snelheid laag is, baan verlaten, stil staan en after landing checks.

Glijlanding vanaf circuithoogte:

Downwind checks zoals gewoonlijk, alleen de flaps ingetrokken laten.

Methode 1

1. Vlieg zodanig dicht op het veld, dat het begin van de baan achter de vleugel zichtbaar wordt op de plaats waar rolroer in flaps overgaan.
2. Draai in met een ruime bocht en controleer voortdurend hoogte en afstand naar de baan
3. Als de hoogte en afstand OK is, gas dicht en snelheid naar 120 km/u
indien safe op hoogte en snelheid, de flaps naar behoefte selecteren om de hoogte weg te werken.
Probeer altijd zodanig met reserve hoogte te vliegen dat met full flaps geland kan worden.

Methode 2

1. Downwind checks exclusief flaps.
2. Vlieg het normale circuit af, maar blijf op 700 ft met 17 inch, ook op baseleg!
3. Vlieg op final horizontaal naar het veld
4. Zo gauw het begin van de baan onder de neus verdwijnt: gas dicht, snelheid 120 km/u en zie methode 1.

Flapless landing:

1. Downwind checks maar flaps op laten.
2. Op baseleg iets minder dan 13 inch snelheid 120 km/u om iets lager dan normaal op final te komen.
3. Final snelheid 120 km/u kijk aan de zijkant naar het eind van de baan (hoge neusstand) houd de snelheid op 120 km/u = neusstand en regel de hoogte met gas
4. Na het passeren van de grens van het veld gas dicht en neus voorzichtig iets laten zakken voor een beter zicht op de baan.
5. Kist laten zakken tot vlak boven de baan en neuswiel van de grond houden.

Motorstoring na de start:

1. Neus in glijstand dus meteen bijdrukken!
2. 120 km/u cvv warm.
3. Binnen 30 graden links of rechts van de startrichting zoeken naar de beste landings mogelijkheid (op uw thuis basis weet u waar dat is)!
Nooit meer dan 45 graden draaien en **NOOIT** omkeren
4. Checks alleen als u tijd over heeft.
5. Concentreer op een veilige landing, snelheid naar 100 km/u. Full flaps.

De Noodlanding

1. Snelheid terug naar 120km/u (beste glijhoek) en aftrimmen.
2. Draai naar met de wind mee
3. Trouble checks; cvv warm, left tank, fuel pump aan, magneten op beide.
4. Zoek een geschikt veld uit, dat bereikbaar is, liefst tegen de wind in en zonder obstakels binnen een cirkel onder een hoek van 45 graden
5. Plan naar het 1000ft punt toe en houd het veld op down wind links van u.
Check riemen vast, prop full fine, snelheid 120km/u.
Radio call op actieve frequentie of 121,5 MHz
6. Als landings plek 45 achter u is draai naar baseleg.
7. Final speed 100 km/u flaps als nodig, check: benzinekraan dicht, magneten af, hoofdschakelaar af.
8. Na de landing het vliegtuig zo snel mogelijk verlaten en bel het vliegveld van vertrek en de vliedschool.

De Voorzorgslanding

1. Ga met de wind mee vliegen, daal naar 500 ft en voer de downwindchecks uit.
2. Haal de snelheid terug naar 120km/u en 1e stand flaps voor een beter zicht.
3. Zoek een geschikt veld.
4. Vlieg een linker bocht om het veld op 300 ft. Kijk naar bodem gesteldheid.
 - Veld liefst tegen de wind in
 - Geen obstakels.
 - Vrije in en uitvliegstrook.
 - Kompasrichting onthouden.
5. Klim terug naar 500ft.
6. Vlieg een normaal circuit, maar blijf binnen zichtafstand van het veld.
7. Op downwind riemen vast geen losse voorwerpen in de cockpit.
8. Op final snelheid terug naar 100 km/u full flaps.
9. Houd gas er op tot tijdens afronden
10. Gas dicht en stick goed doortrekken, neus van de grond houden.
11. Na de landing vliegtuig verlaten, afsluiten en bel de vliedschool of het vliegveld van vertrek.

De doorstart na de landing;

1. Na de landing flaps terug naar 1e stand, trim neutraal, vol gas, cvv koud
2. Indien te ver aan de grond kan met 2e of 3e stand flaps doorgestart worden
3. Rechts voeten ! slipstroom
4. Laat toestel rijden tot 80km/u en roteren
5. Daarna als bij de start

De overshoot; ("wave off" vlak voor de landing)

1. Neus in klimstand
2. Geef vol gas en cvv koud
3. Rechts voeten, houdt richting op punt in de verte
4. Flaps stand voor stand wegwerken.

De GO-around (beslissing op final/ short final)

Als de overshoot plus:

1. Indien de go-around is gemaakt voor een startend vliegtuig, moet de koers verlegd worden naar naast de baan naar het circuit toe.
2. Klim naar 700 ft.
3. Op 700 ft. check; downwind vrij ? dan aansluiten op het circuit.

De crosswind landing;

Algemene regel; Hoe meer (cross)wind hoe minder flaps.

1. Op final zal de neus van het toestel naar de wind wijzen, vlieg final dus met een opstuurhoek maar houd de grondkoers wel recht voor de baan.
2. Bij afronden met zoveel voeten als nodig de neus in de lengterichting van de baan brengen en tegelijkertijd zoveel helling naar de wind toe geven dat het vliegtuig niet van de baan afdweilt.
3. Tijdens het afvangen goed opletten of de neus nog wel evenwijdig met de baan ligt en het vliegtuig midden op de baan blijft.
4. Land op het wiel dat aan de windkant zit en beweeg de stick rustig helemaal naar de windzijde.
5. Nu komt ook het andere hoofd wiel aan de grond en even later het neuswiel.
6. Houd de stick naar de wind, baan verlaten en afterlandig checks uitvoeren.