



# Sunny Swift

## “Impossible turn”

SUNNY EN MOHAMMED, EEN STUDENT, WACHTEN BIJ HET HOLDING POINT, KLAAR OM OP TE LIJNEN EN TE VERTREKKEN.

HET IS ESSENTIEEL OM ALTIJD EEN KORTE BRIEFING TE HOUDEN VOOR VERTREK, OM ZO DE NORMALE VERTREKPROCEDURES OVERNIEUW DOOR TE NEMEN EN DE EMERGENCY PROCEDURE VOOR HET GEVAL DE MOTOR FAALT.

ALS JE MOTORVERMOGEN VERLIEST IN DE TAKE-OFF RUN: NEM VERMOGEN TERUG EN REM

SCREEBEECH

TIJDENS DE EERSTE UITKLIM HEB JE WEINIG TIJD! VERKLEIN DE INVALSHOEK DOOR DE STUURKNUPPEL NAAR VOREN TE DUWEN, GA RECHTUIT, HOUD SNELHEID EN PROBEER OBSTAKELS TE VERMIJDEN. INDIEN MOGELIJK, GEBRUIK JE DE REST VAN DE LANDINGSBAAN.

PROBEER NOOIT TERUG TE VLIËGEN NAAR HET VLEGVELD! ONTHOUD DAT JE REACTIETIJD NA EEN MOTORUITVAL KRITISCH IS. JE KUNT EENVOUDIG SNELHEID VERLIEZEN EN OVERTREKKEN! CONCENTREER OP DE MOTOR EN DE SNELHEID, DIE ZIJN CRUCIAAL!

VALT DE MOTOR UIT TUSSEN 2000 EN 3000 VOET, DAN HEB JE IETS MEER TIJD, MAAT NIET VOLDOENDE HOOGTE EN ENERGIE OM TERUG TE KEREN NAAR HET VLEGVELD.

ZOALS NET, EERST INVALSHOEK VERKLEINEN: VOORZICHTIG MAAR KORDAAT DE KNUPPEL NAAR VOREN DUWEN. KIJK UIT NAAR EEN GESCHIKTE LANDINGSPLEK. VERMIJD KOERS WIJZIGINGEN VAN MEER DAN 15°.

WEES VOORBEREID EN KEN DE NOOD LANDINGSMOGLIJKHEDEN IN HET VERLENGDE VAN DE STARTBAAN.

BOVEN 3000 VOET, KUN JE EVENTUEEL TERUGKEREN NAAR HET VLEGVELD, MAAR IS DAT EEN GOED IDEE? VERSCHILLENDE FACTOREN SPELEN MEE EN KUNNEN LEIDEN TOT DE "IMPOSSIBLE TURN"!

SNELHEID BEHOUDEN TIJDENS HET OMKEREN KAN ERG LASTIG ZIJN, EN IN DEZE TIJD MOET JE CONTROLEREN OF DE BRANDSTOFKLEP OPEN IS, OF THE COMPRESSOR AAN IS, WISSELEN VAN BRANDSTOFTANK EN ... PROBEREN TE HERSTARTEN INDIEN MOGELIJK!

ONDERTUSSEN: "LATEN WE NAAR EEN WERKHOOGTE VAN 5000 VOET KLIMMEN"

5.000 FT AGL. EEN VEILIGE HOOGTE OM DE MOTOR STATIONAIR TE ZETTEN, EN EEN MOTORUITVAL TE SIMULEREN.

DE SNELHEID IS GEKELDERD!

WE DUWEN DE NEUS NAAR HET JUISTE GLIJPAD EN BEHOUDEN DE LUCHTSNELHEID.

DUW DE NEUS 25° OMLAAG, HOUDT 80 KTS!

90° GEDRAAID, HOOGTE-VERLIES: 570 VOET.

180° GEDRAAID, 1.070FT VERLIES

225° GEDRAAID EN RICHTINGSLANDINGSBAAN. 1.320 FT VERLIES

ZULLEN WE WEER KLIMMEN EN HET NOGMAALS PROBEREN MET EEN GROTERE BOCHT?

JA, LATEN WE DAT DOEN!

**DIT LAAT ZIEN DAT JE NIET MOET PROBEREN OM TE KEREN. TENZIJ ER VOLDOENDE MARGE IS**

-MET EEN STANDAARD TURN RATE (3°/S, RATE 1\*) VERLIEZEN WE 1.320 VOET. MET EEN ROLHOEK VAN 45° (RATE 3\*) EN EEN SNELLE REACTIE, VERLOREN WE 350 VOET. DIT IS EEN 1,4 G MANOEUVRE EN WAS ZEER STEIL EN DYNAMISCH!

-EEN UITGEVALLEN MOTOR HEEFT MEER WEERSTAND DAN ONZE STATIONAIR DRAAIENDE. VANDAAG WAS ER OOK GEEN WIND EN ANDER VLEGVERKEER. NORMAAL MOET EEN REACTIETIJD VAN 4 SECONDEN MEEGETELD WORDEN VOOR DE PILOOT DE MOTORUITVAL OPMERKT. HET HOOGTEVERLIES KAN DAN VEEL MEER ZIJN.

-WAARSCHUWING: GROTERE ROL OP LAGE SNELHEID VERHOOGT HET RISICO OP OVERTREK!

| Bank Angle | Stall Speed | Increase (%) |
|------------|-------------|--------------|
| 0 deg.     | 49 knots    | 0%           |
| 35 deg.    | 53 knots    | 8%           |
| 45 deg.    | 59 knots    | 20%          |
| 60 deg.    | 71 knots    | 43%          |
| 75 deg.    | 97 knots    | 97%          |

TYPICAL STALL SPEED TABLE  
From FAA-P-8740-44

MEER INFORMATIE IS TE VINDEN OP:

PILOT THOUGHTS:  
[http://www.maxtrescott.com/max\\_trescott\\_on\\_general\\_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html](http://www.maxtrescott.com/max_trescott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html)

GELIEVE UW COMMENTAREN EN IDEEËN TE STUREN NAAR:

EMAIL [generalaviation@easa.europa.eu](mailto:generalaviation@easa.europa.eu)

JOIN THE GA COMMUNITY!  
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

ALLE SUNNY SWIFT ISSUES EN ABBONEMENT:  
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>