

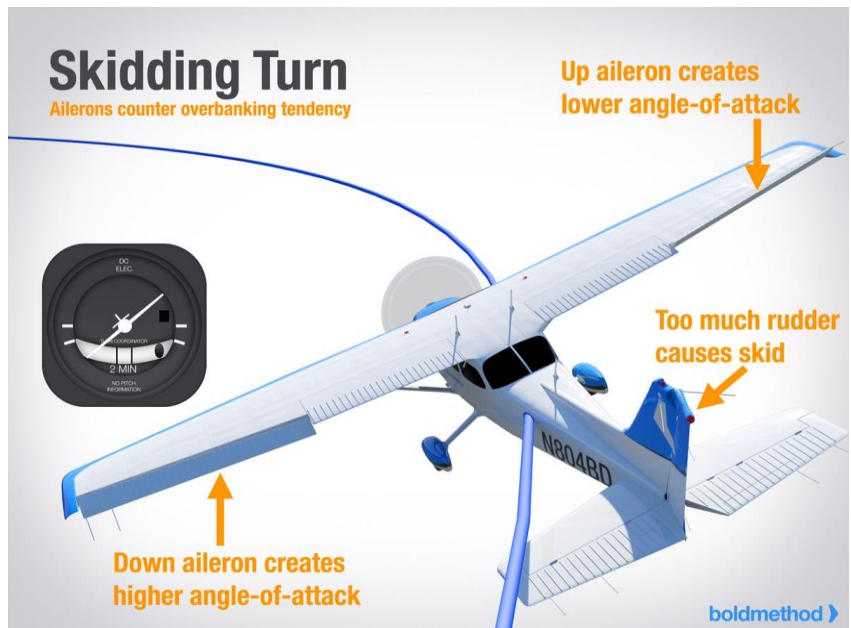
Base-to-final turn ongelukken voorkomen.

De statistieken bewijzen het: de base-to-final turn ongelukken veroorzaken een groot deel van de dodelijke ongelukken in de kleine luchtvaart. Ook binnen de NVAV hebben we hier helaas een aantal keer mee te maken gehad.

Oorzaken.

De voornaamste oorzaak is het door de centerline heen schieten tijdens de bocht naar final, vaak veroorzaakt door tailwind op baseleg. Om dit doorschieten te

corrigeren wordt soms extra voeten geven naar de baan toe maar de bank gelijk gehouden. Om de bank gelijk te houden moet dan tegengesteld aileron gegeven worden. Dit resulteert dan in een invalshoek vergroting van de lage vleugel, die toch al langzamer gaat, met als risico dat die vleugel overtrekt en men in een spin terecht komt.

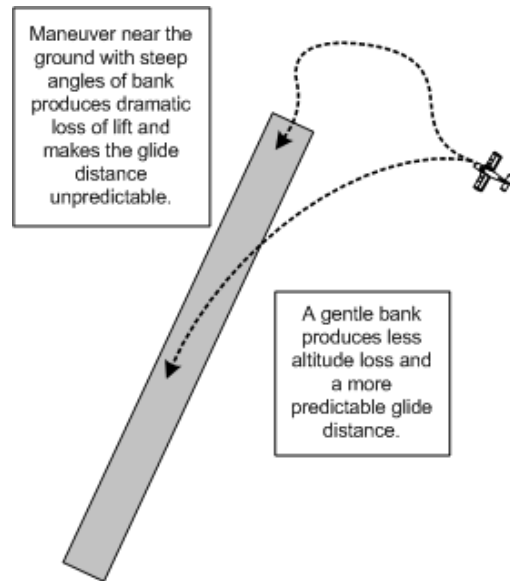


Meer snelheid houden is eigenlijk geen oplossing. Door een hogere snelheid wordt de bochtstraal groter en de kans om door de centerline heen te schieten dus ook. Een normale final speed is $1,3 V_{stall}$ en dat geeft voldoende marge. Ter illustratie, bij 45 graden bank wordt de stall speed 20 % hoger en heb je dus nog steeds een redelijke marge. Voor de duidelijkheid: draai nooit meer dan 30 graden bank op final!

Voorkomen.

Het begint met het niet door de centerline heen te schieten. Hou rekening met een eventuele tailwind op base en draai liever wat te vroeg naar final met weinig bank dan te laat.

Als je dan toch door de centerline heen schiet, blijf dan gecoördineerd vliegen. Als de slipbal in het midden staat kan je nooit in een spin terecht komen! Als je verder door de centerline heen gaat, maak dan een doorstart.



Als je te laag uitkomt voor de baan, trek dan niet zomaar de neus omhoog. De snelheid kan dan te ver teruglopen. Reageer door de neusstand hetzelfde te houden en geef gas bij.

Het kan ook nooit kwaad om weer eens te oefenen met het gecoördineerd vliegen. Doe eens wat snelheidsveranderingen en probeer de bal netjes in het midden te houden. Gecoördineerd vliegen moet een tweede natuur zijn, liefst zonder naar de slipbal te kijken. Als je weer eens met een instructeur vliegt, vraag dan om wat stalls, of misschien zelfs een spin, te oefenen.

Meer weten? De EAA heeft een webinar gemaakt over dit onderwerp. Hieronder de link.

<http://eaavideo.org/video.aspx?v=1997693826001>