

Presentie:

Jeppesen Charts

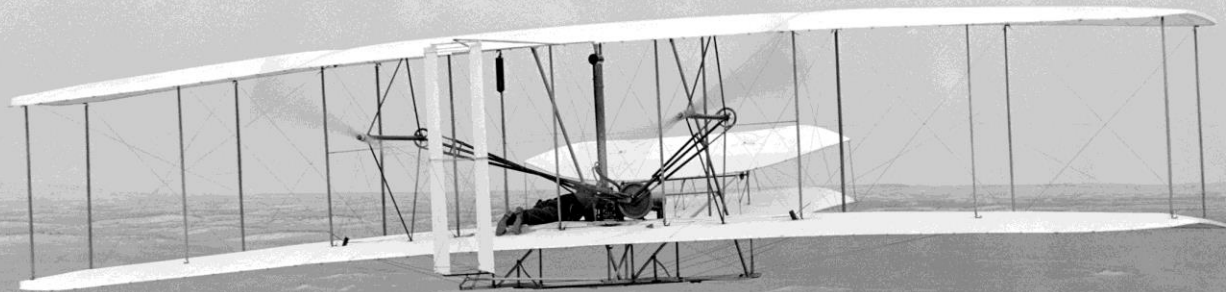
Multiple choice Aviation

Lamama 28 oktober 2024

Gradus Hageman & Cees Wierda

Kitty Flyer

Wright 1903



De eerste officiële commerciële vlucht vond plaats in **1914**, met een enkele passagier, van St. Petersburg Florida naar Tampa Florida

De eerste officiële luchtpostvlucht in de Verenigde Staten vond plaats op **15 mei 1918**.

Jeppesen 1907



MUSEUM OF FLIGHT PHOTO

Elrey Jeppesen stands with the Boeing Monomail. In 1984, he wrote:
"Sometimes my mind wanders back to the old airmail days, and I think of those great guys pushing the mail through any kind of weather. What great days. Boeing gave us a beautiful airplane."

ARPS

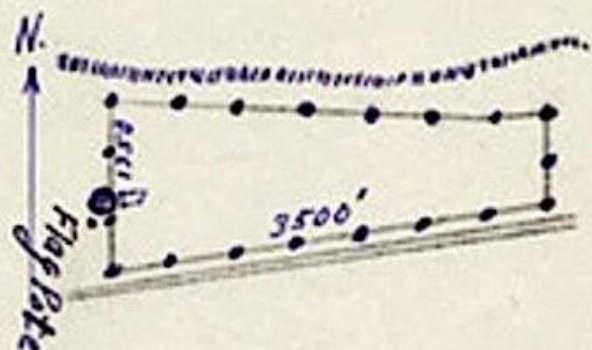
Arps Ranch Beacon

Just north of Chey. Reser.
about one mile on stand-
ard Beacon.

8500 safe at nite. Can
circle a radius of about
~~#####~~ 4 miles, at
this elevation

Increase to 9200' coming
from chey. and 9500'
from the west. The above
altitude will clear
anything on the hill.

Bitter CREEK-SITE 20 --
Alt. of Field 6800'
7500' to Clear.



Cons of gas Telephone Now
~~No Telephone from camp.~~
OK in wet weather.
8 mi N. of city 10 E Point of Rock

Jeppesen



Jeppesen

Charts

Cees

ENAL to ESSA (KLM52B) ☆

General

Options

Export

View SimBrief OFP

Origin

ENAL / AES

MVFR ●

Vigra

Alesund, Norway



Runway

06

→ 16 kts
↓ 17 kts



Departure

GIGI2E

Transition

GIGIR



Destination

ESSA / ARN

IFR ●

Arlanda

Stockholm, Sweden



~ Autoroute

Runway

08

← 7 kts
↓ 4 kts



Arrival

ELTO7S

Transition

ELTOK



Approach

RNAV RWY 08

Transition

Final



Alternates

ESNU / UME

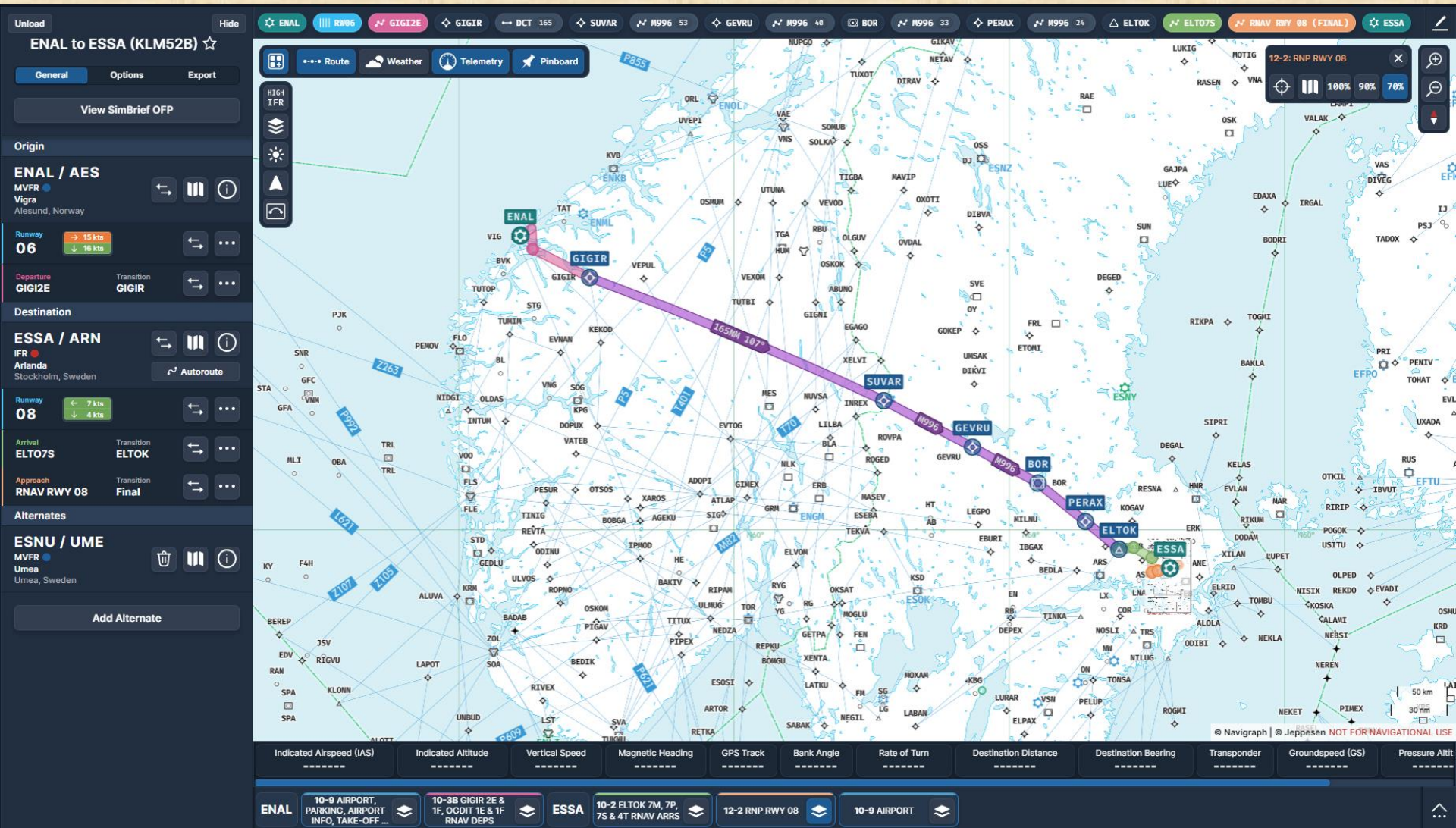
MVFR ●

Umea

Umea, Sweden



Jeppesen

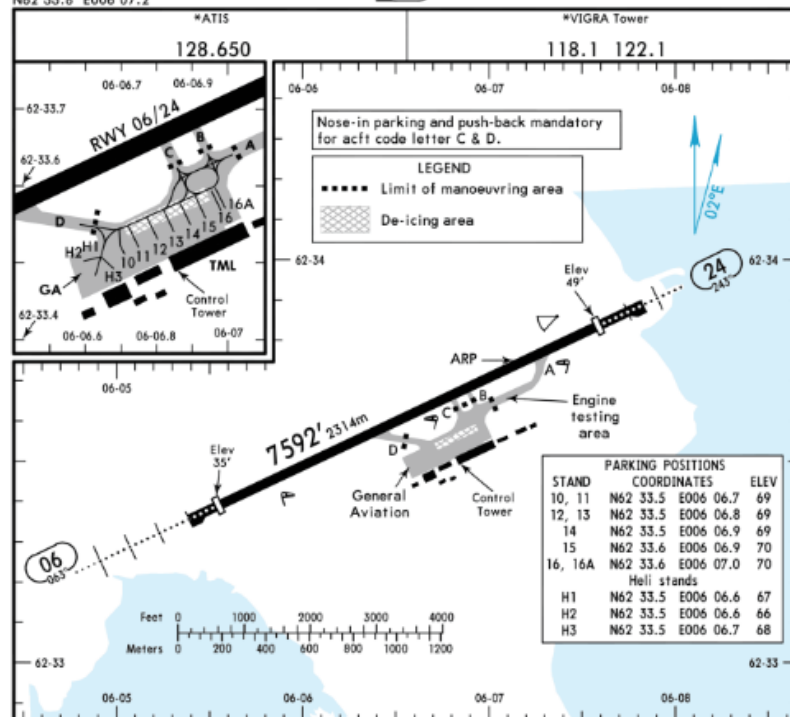


ENAL/AES
Apt Elev 70'
N62 33.8 E006 07.2



JEPPESEN
3 JUN 22 (10-9)

ALESUND, NORWAY
VIGRA



ADDITIONAL RUNWAY INFORMATION

RWY		USABLE LENGTHS		TAKE-OFF	WIDTH
		LANDING BEYOND			
		Threshold	Glide Slope		
06	HIRL (60m) CL (15m) HIALS SFL PAPI (3.2°)	6608' 2014m			148'
24	HIRL (60m) CL (15m) HIALS SFL PAPI (3.0°) RVR	6834' 2083m	5862' 1787m	1	45m

1 Rwy grooved.

2 PAPI use restricted to max 5 NM from threshold.

3 TAKE-OFF RUN AVAILABLE

RWY 06: From rwy head	7100' (2164m)	RWY 24: From rwy head	7592' (2314m)
twy D int	4026' (1227m)	twy A int	5991' (1826m)
		twy B int	4685' (1428m)

LOW VISIBILITY PROCEDURE (LVP)

LVP will be activated when RVR 550m or less.

Only one a/c on the manoeuvring area will be allowed at a time.

Std/State		TAKE-OFF 1					
Low Visibility Take-off			RL or RCLM		RL or CL		Adequate Vis Ref
HIRL & CL (spacing 15m or less) & relevant RVR	RL & CL & relevant RVR	RL & CL	DAY	NIGHT	DAY	NIGHT	DAY
R250m			R300m		R/V400m		R/V500m
							NA

1 During snow fall or when CL not visible lowest RVR 550m.

CHANGES: New AQM concept.

© JEPPESEN, 1999, 2022. ALL RIGHTS RESERVED.

NAVIGRAPH CHARTS INTENDED FOR FLIGHT SIMULATION ONLY - NOT FOR NAVIGATIONAL USE

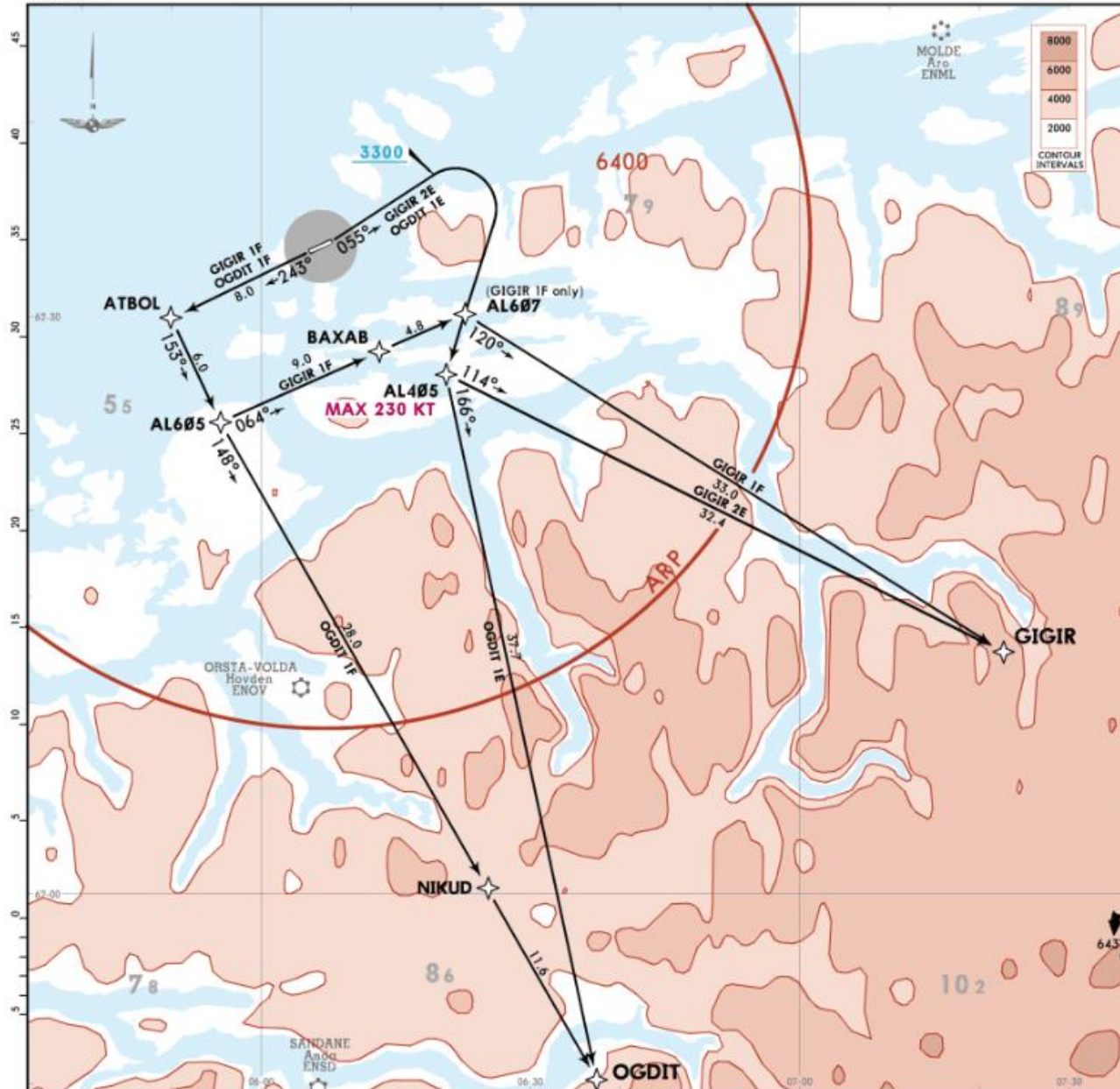
Chart limited to: extends

ENL/AES
VIGRA

JEPPESSEN

19 JAN 24 10-3B Eff 25 Jan

ALESUND,
NORWAY
RNAV SID



Apt Elev
70

Trans alt: 7000

RNAV 1
GNSS required

1. Surveillance service shall be available.
2. RWY 06: Obtain ATC clearance from VIGRA Tower.
3. Contact as instructed by VIGRA Tower.
4. Non RNAV 1 ACFT: at first contact with VIGRA Tower state 'unable RNAV 1 due (reason)'. Omnidirectional departure available.
5. When vectored or cleared for direct routing the SID climb gradients apply.

GIGIR 2E [GIGI2E]
GIGIR 1F [GIGI1F]
OGDIT 1E [OGDI1E]
OGDIT 1F [OGDI1F]
RNAV DEPARTURES
(ALL RWYS)

COMMS LOST COMMS LOST COMMS LOST COMMS LOST
MAINTAIN last assigned level
GIGIR 2E: until passing 27.0 NM from GIGIR,
GIGIR 1F: until passing BAXAB,
OGDIT 1E: until passing 34.0 NM from OGDIT,
OGDIT 1F: until passing 15.0 NM from NIKUD,
then climb to cruising level stated in FPL.
In case of RCF under vectoring
proceed in the most direct manner
to rejoin the FPL route no later
than the next significant point,
climbing to planned FL under
consideration of the applicable
minimum flight altitude.
LOST COMMS LOST COMMS LOST COMMS LOST COMMS LOST

These SIDs require minimum climb gradients
of
RWY 06: 6.6% (401 FT/NM) to 3500.
RWY 24: 6.0% (365 FT/NM) to 3000 due to airspace.

Gnd speed-KT	75	100	150	200	250	300
6.0% V/V (fpm)	456	608	911	1215	1519	1823
6.6% V/V (fpm)	501	668	1003	1337	1671	2005

If unable to comply inform ATC.

Initial climb clearance 6000		
SID	RWY	ROUTING
GIGIR 2E	06	Climb on 055° track to 3300, turn RIGHT direct to AL405, turn LEFT to GIGIR.
GIGIR 1F	24	On 243° track to ATBOL, turn LEFT to AL605 - BAXAB - AL607 - GIGIR.
OGDIT 1E	06	Climb on 055° track to 3300, turn RIGHT direct to AL405, turn LEFT to OGDIT.
OGDIT 1F	24	On 243° track to ATBOL, turn LEFT to AL605 - NIKUD - OGDIT.

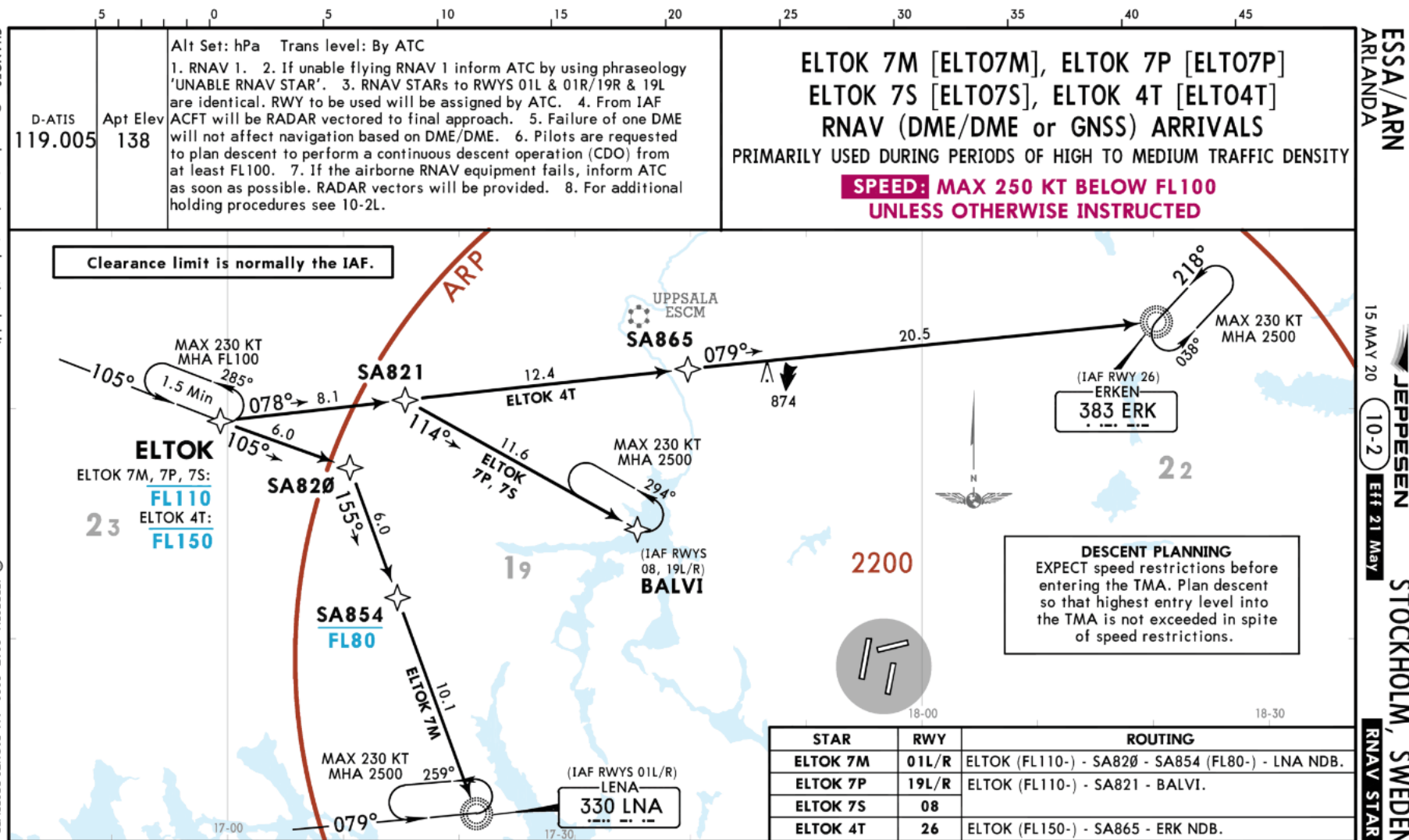
CHANGES: OGDIT RNAV SIDs established.

© JEPPESSEN, 2018, 2024. ALL RIGHTS RESERVED.

Jeppesen

CHANGES: General notes, airport elevation, holdings.

© JEPPSEN, 2017, 2020. ALL RIGHTS RESERVED.



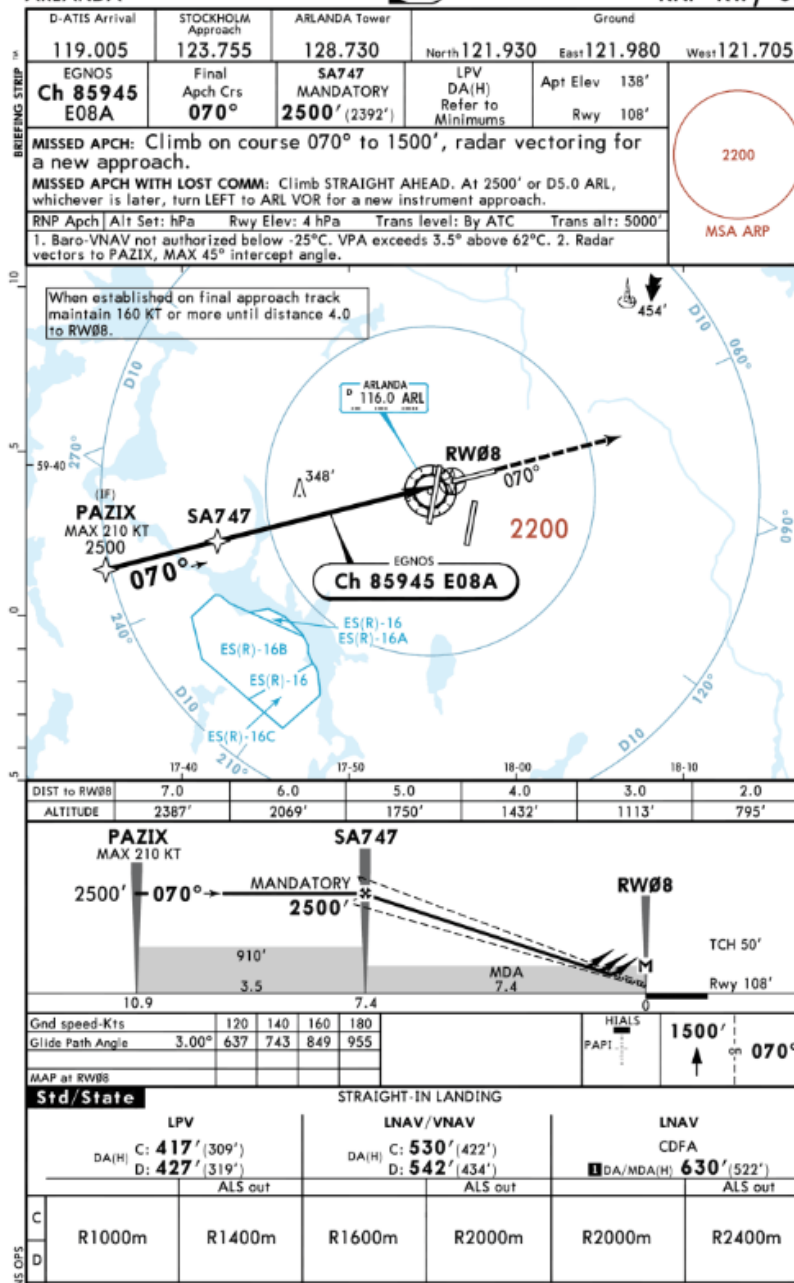
NAVIGRAPH CHARTS INTENDED FOR FLIGHT SIMULATION ONLY - NOT FOR NAVIGATIONAL USE

ESSA/ARN
ARLANDA



JEPPesen
27 OCT 23 12-2 Eff 2 Nov

STOCKHOLM, SWEDEN
RNP Rwy 08



VNAV DA(H) in lieu of MDA(H) depends on operator policy.

CHANGES: Missed apch text, notes, EGNOS added, minimums, new EASA.

© JEPPesen, 2019, 2023. ALL RIGHTS RESERVED.

NAVIGRAPH CHARTS INTENDED FOR FLIGHT SIMULATION ONLY - NOT FOR NAVIGATIONAL USE

ESSA/ARN

Apt Elev 138'
N59 39.1 E017 55.1



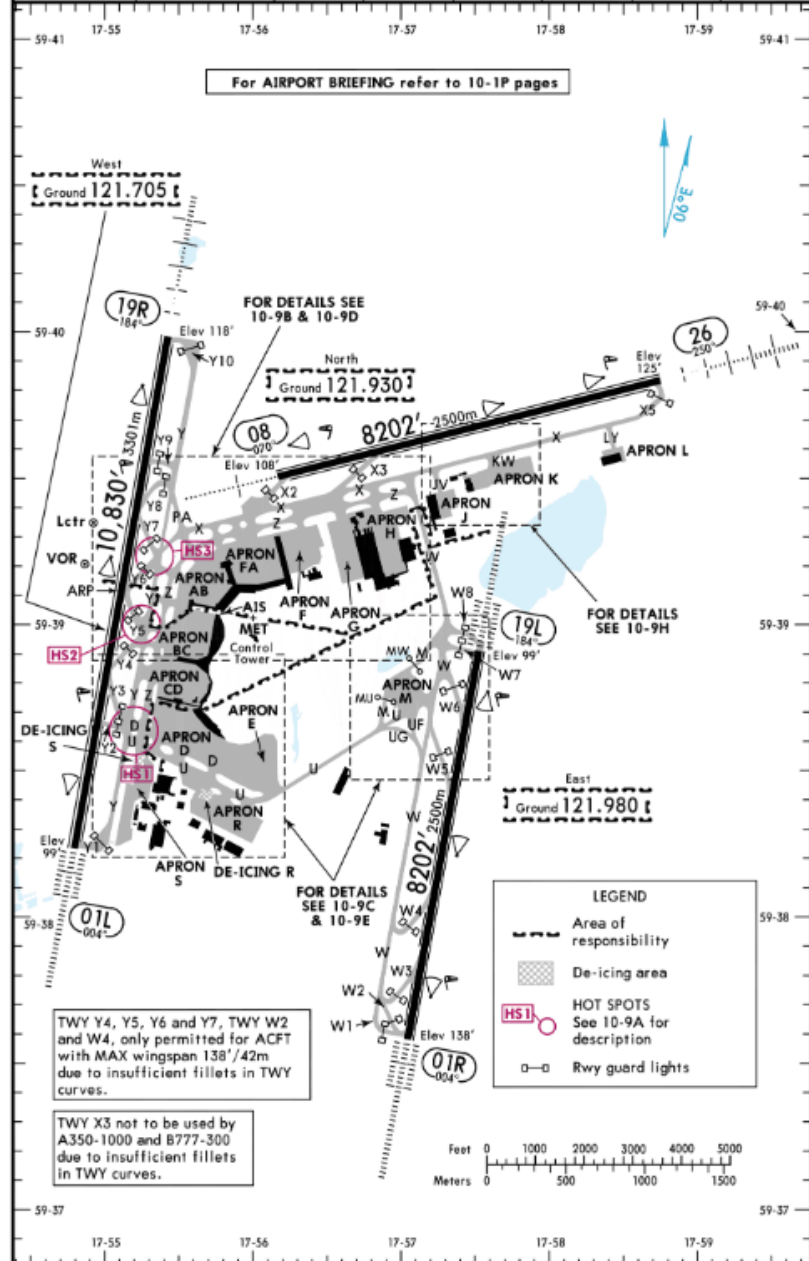
7 OCT 22 (10-9)

JEPPESSEN

STOCKHOLM, SWEDEN

ARLANDA

D-ATIS Departure	ARLANDA Clearance (Start-up/Clearance)	Ground (Push-back/Taxi)			Tower		
121.630	121.830	North 121.930	East 121.980	West 121.705	Rwy 01L/19R 118.505	Rwy 01R/19L 125.130	Rwy 08/26 128.730



CHANGES: TWY limitations.

© JEPPESSEN, 2006, 2022. ALL RIGHTS RESERVED.

<http://ww1.jepesen.com/documents/aviation/business/ifr-paper-services/intro-USA.pdf>

<https://fsgg.nl/handleidingen/Landing%20met%20ILS.pdf>

Multiple choice

Multiple Choice

Vraag 1

Wat is de essentiële volgorde van actie bij een stall

- A Volledig motor vermogen.
Vermeerder de hoek van aanval, Neus naar boven
Stabiliseer de horizon
Gewenste hoogte behouden
- B Verminder de hoek van aanval, Neus naar beneden.
Volledig motor vermogen.
stabiliseer de horizon
Gewenste hoogte behouden
- C Volledig motor vermogen.
Stabiliseer de horizon
Verminder de hoek van aanval, Neus naar beneden
Gewenste hoogte behouden
- D Gewenste hoogte behouden
stabiliseer de horizon
Volledig motor vermogen.
Vermeerder de hoek van aanval, Neus naar boven.

Multiple Choice

Vraag 1

Conclusie: B is juist.

1. Verminder de hoek van aanval:

Duw de neus van het vliegtuig naar beneden door aan het stuur te trekken.
Het doel is om de luchtsnelheid te verhogen en de lift te herstellen.

2. Volledige motorvermogen:

Trek de gasklep volledig open om het motorvermogen te maximaliseren.
Dit zorgt voor extra stuwkracht die helpt om de snelheid te verhogen.

3. Horizon stabiliseren:

Gebruik de rolroeren om de vleugels te nivelleren en de horizon te stabiliseren.
Vermijd overmatige rolbewegingen die de stall kunnen verergeren.

4. Hoogte behouden:

Zodra het vliegtuig uit de stall is gebruik je het roer om de gewenste hoogte te behouden.

Pas de klim- of daalsnelheid aan indien nodig.

5. Identificeer de oorzaak:

Analyseer de factoren die tot de stall hebben geleid.

Onthoud: Stall recovery is een noodprocedure die onmiddellijk en effectief moet worden uitgevoerd. Regelmatige training en een goed begrip van de stall zijn essentieel voor piloten om veilig te vliegen.

Multiple Choice

Vraag 2

Waarom valt een vliegtuig uit de lucht als je dichtbij stall zit en een scherpe bocht maakt?

- A) De liftkracht neemt af door de hoek van de aanval, waardoor het vliegtuig te zwaar wordt tov de geproduceerde lift .
- B) De luchtstroom over de vleugels wordt verstoord door de bocht, waardoor er turbulentie ontstaat die het vliegtuig destabiliseert.
- C) De piloot verliest controle over het vliegtuig door de hoge G-krachten die tijdens de bocht ontstaan.
- D) De motoren raken overbelast door de extra kracht die nodig is om de bocht te maken.

Multiple Choice

Vraag 2

Conclusie: Antwoord A is juist.

Uitleg:

Wanneer je dichtbij stall zit, is de liftkracht al laag. Door een scherpe bocht te maken, vergroot je de hoek van aanval van de vleugels. Dit resulteert in een nog verdere afname van de lift, waardoor het vliegtuig te zwaar wordt en in een stall terecht komt. Optie B is misleidend, maar niet helemaal onjuist. Turbulentie kan inderdaad een rol spelen bij het verliezen van controle over het vliegtuig, maar het is de afname van liftkracht die de primaire oorzaak is.

Optie C is onjuist. Hoewel hoge G-krachten onaangenaam kunnen zijn, zijn ze in de meeste kleine vliegtuigen niet hoog genoeg om de piloot controle over het vliegtuig te laten verliezen.

Optie D is onjuist. Moderne vliegtuigmotoren zijn ontworpen om met de extra kracht om te gaan die nodig is voor het maken van bochten.

Onthoud: Vliegen is een veilige activiteit wanneer je de juiste procedures volgt en je bewust bent van de gevaren.

Multiple Choice

Vraag 3

Wat is de meest waarschijnlijke oorzaak van een STALL gezien onderstaande situaties.

- A. Je hebt te veel snelheid afgeremd tijdens de daling.
- B. Je hebt de neus van het vliegtuig te hoog opgetild tijdens de flare.
- C. Je hebt de flaps niet ver genoeg naar beneden.
- D. Er is een onverwachte windvlaag.

Juist antwoord: B.

Wanneer de neus van het vliegtuig te hoog wordt opgetild tijdens de flare, daalt de luchtsnelheid snel. Dit kan leiden tot een stall, waarbij de vleugels onvoldoende lift genereren.

- A. Te veel snelheid afremmen: Het is onwaarschijnlijk dat te veel snelheid afremmen de enige oorzaak is van de stall.
- C. Flaps vergroten de lift bij lagere snelheden, maar ze kunnen een stall niet voorkomen als de neus van het vliegtuig te hoog wordt opgetild.
- D. Een onverwachte windvlaag kan de situatie zeker verergeren, maar het is onwaarschijnlijk dat dit de enige oorzaak is van de stall.

Multiple Choice

Vraag 4

Tijdens de landing is het cruciaal om situationeel bewustzijn te behouden. Wat is de meest kritische informatie die een piloot in deze fase moet monitoren?

- a) De hoogte en luchtsnelheid van het vliegtuig
- b) De positie van andere vliegtuigen op de grond en in de lucht
- c) De weersomstandigheden en de conditie van de landingsbaan
- d) Alle drie van bovenstaande.

Conclusie: Antwoord D is juist, Alle drie van bovenstaande

Toelichting:

Door alle drie deze informatiebronnen te integreren, kan een piloot een compleet situationeel bewustzijn behouden tijdens de landing, wat essentieel is voor het nemen van de juiste beslissingen en het uitvoeren van veilige manoeuvres.

Multiple Choice

Vraag 5

Wat is de **meest waarschijnlijke oorzaak** van Stall tijdens een bocht, gerelateerd aan **situational awareness errors**?

- a) Je hebt niet gemerkt dat de snelheid te laag was tijdens de bocht.
- b) Je hebt niet geanticipeerd op de toename van de bankhoek tijdens de bocht.
- c) Je hebt niet gemerkt dat de windrichting was veranderd.
- d) Je hebt niet gemerkt dat je te dicht bij het grondvlak was.

Antwoord a) is de meest waarschijnlijke oorzaak

Antwoord a): Dit is een **klassieke situational awareness error**. In een bocht is het cruciaal om de snelheid nauwlettend in de gaten te houden, omdat de lift afneemt met toenemende bankhoek.

Antwoord b): Dit kan ook een situational awareness error zijn, maar het is minder waarschijnlijk dan a). De piloot moet weten dat de bankhoek in een bocht toeneemt, en hij moet de snelheid aanpassen om te compenseren.

Antwoord c): Dit kan de situatie verergeren, maar het is niet de primaire oorzaak.

Antwoord d): Dit kan een gevaarlijke situatie zijn, maar het is niet de primaire oorzaak van de stall. Een stall kan ook op grotere hoogte plaatsvinden.

Multiple Choice

Intermezzo

SA staat voor **Situational Awareness, oftewel **Situationeel Bewustzijn**.**

Het is het vermogen van een piloot om te begrijpen wat er om hem heen gebeurt in de lucht en in de cockpit, en om die informatie te gebruiken om veilige en effectieve beslissingen te nemen.

SA helpt om:

Gevaren te herkennen en te vermijden: Door te weten waar andere vliegtuigen, het terrein en potentiële gevaren zich bevinden, kunnen piloten maatregelen nemen om botsingen en andere ongelukken te voorkomen.

Beslissingen te nemen in complexe situaties: In noodsituaties of bij onverwachte gebeurtenissen is het belangrijk dat piloten snel en effectief kunnen reageren. Goede situationeel bewustzijn geeft hen de informatie die ze nodig hebben om de juiste beslissingen te nemen.

Taken efficiënt uit te voeren: Zelfs tijdens routinematige vluchten is situationeel bewustzijn belangrijk om taken efficiënt en nauwkeurig uit te voeren.

Factoren die situationeel bewustzijn beïnvloeden:

De hoeveelheid informatie die de piloot moet verwerken: Hoe meer informatie de piloot moet verwerken, hoe moeilijker het kan zijn om alles in de gaten te houden.

De mate van stress of vermoeidheid van de piloot: Stress en vermoeidheid kunnen het vermogen van de piloot om informatie te verwerken en te onthouden verminderen.

De kwaliteit van de training en ervaring van de piloot: Goed opgeleide en ervaren piloten hebben doorgaans een beter situationeel bewustzijn dan piloten met minder training of ervaring.

Multiple Choice

Vraag 6

Een vliegtuig in de juiste landingsconfiguratie heeft bij Touch down een te hoge landingssnelheid. Wat is de meest waarschijnlijke oorzaak van deze te hoge landingssnelheid, gezien de correcte configuratie?

- a) De piloot heeft de remmen niet op tijd of niet hard genoeg ingezet.
- b) De wind was te sterk tijdens de landing en/of rugwind.
- c) De landingsbaan was te kort in combinatie met een sterk wind.
- d) De piloot heeft een te hoge dalingshoek tijdens de nadering gebruikt.

Multiple Choice

Vraag 6

De landingsconfiguratie is ontworpen om de lift van het vliegtuig te vergroten en de landingssnelheid te verlagen. Als het vliegtuig in de juiste configuratie is, maar de landingssnelheid is te hoog, dan is de meest waarschijnlijke oorzaak een **te hoge dalingshoek** tijdens de nadering (**optie d**).

De andere opties zijn minder waarschijnlijk:

Te sterke wind (optie b): Wind kan de landingssnelheid beïnvloeden, maar als de piloot de dalingshoek correct aanpast, kan de juiste landingssnelheid worden bereikt.

Te korte landingsbaan (optie c): De lengte van de landingsbaan is niet relevant voor de landingssnelheid, tenzij de baan te kort is om veilig te kunnen remmen.

Te late of te zachte remmen (optie a): Remmen beïnvloeden de landingssnelheid na touchdown, maar ze zijn niet de primaire oorzaak van een te hoge landingssnelheid bij touchdown.

Multiple Choice

Vraag 7

Vraag: Tijdens het dalen is het handhaven van een constante daalsnelheid en daalhoek gunstig vanwege:

- A) Vermindering van turbulentie tijdens de nadering.
- B) Verhoogde geluidsdemping voor de passagiers.
- C) Verbeterde brandstofefficiëntie en verminderde milieueffecten.
- D) Verhoogde stabiliteit van het vliegtuig in zijwindcondities.

Antwoord C is juist.

Verklaring: Het handhaven van een constante daalsnelheid en daalhoek tijdens het dalen heeft voordelen voor zowel de operationele efficiëntie als het comfort aan boord.

Hierdoor, kan het brandstofverbruik worden geoptimaliseerd, wat resulteert in verbeterde brandstofefficiëntie en verminderde milieueffecten.

Bovendien draagt het bij aan een soepelere en meer voorspelbare vlucht, wat het comfort voor passagiers verhoogt.

Multiple Choice

Vraag 8
humor

Wat is het grootste voordeel van General Aviation (GA) ten opzichte van commerciële luchtvaart?

- A) Geen rij bij de boarding gate, alleen een rij bij de hangar voor de sleepkabel
- B) In GA kun je de route altijd direct veranderen, zolang je je telefoon nog op zak hebt
- C) Je hoeft nooit te vechten om een raamplaats, je zit altijd bij het raam én de deur
- D) GA vliegtuigen hebben een veel betere "food service" – als je je eigen snacks niet vergeet

C=Juist.

Je hoeft nooit te vechten om een raamplaats, je zit altijd bij het raam én de deur

Multiple Choice

Vraag 9
humor

Wat is het grootste verschil tussen General Aviation (GA) en commerciële vliegtuigen (Airliners)?**

- A) Bij GA vliegtuigen weet de piloot precies waar elke kras vandaan komt, bij airliners moet hij het aan de technicus vragen
- B) GA vliegtuigen hebben veel meer beenruimte dan airliners
- C) In GA vliegtuigen duurt het altijd langer om koffie te krijgen
- D) Bij GA vliegtuigen is de autopiloot meestal de persoon naast je, bij airliners zit hij ergens verstopt achter knopjes

A=Juist.

Bij GA vliegtuigen weet de piloot precies waar elke kras vandaan komt, bij airliners moet hij het aan de technicus vragen**

Multiple Choice

Vraag 10
RNAV

Wat geeft de "RNP waarde" aan die op een RNAV approach chart staat vermeld?**

- A) De minimale snelheid die het vliegtuig moet behouden tijdens de nadering
- B) De maximale hoogte waarop de nadering mag beginnen
- C) De nauwkeurigheid waarmee het vliegtuig zijn positie moet bepalen tijdens de nadering
- D) De afstand tot de landingsbaan waarbij de autopiloot moet worden uitgeschakeld.

Antwoord C is juist

De **RNP waarde** (bijvoorbeeld RNP 0.3) geeft de vereiste nauwkeurigheid van het navigatiesysteem aan. Voor RNP 0.3 betekent dit dat het vliegtuig zich binnen 0,3 zeemijl van zijn werkelijke positie moet bevinden tijdens de nadering. Deze nauwkeurigheid is cruciaal voor het uitvoeren van een veilige RNAV nadering.

Multiple Choice

Vraag 11
RNAV

Welke uitrusting is vereist om een RNAV (RNP) approach uit te voeren zoals aangegeven op de chart.

- A) Alleen een standaard GPS-ontvanger zonder verdere systemen
- B) Een GPS-systeem, gecombineerd met een Flight Management System (FMS) en eventueel ondersteuning van satellietnavigatie
- C) Een ILS (Instrument Landing System) en een werkende radiocommunicatie met GPS
- D) Visuele referenties, zonder gebruik van instrumentele navigatiesystemen

Antwoord B is juist.

Een RNAV (RNP) approach vereist geavanceerde navigatiesystemen, waaronder een ****GPS**-ontvanger** en een ****Flight Management System (FMS)****. Deze systemen zorgen ervoor dat het vliegtuig voldoet aan de vereiste nauwkeurigheid en integriteit in een complex luchtruim.

Multiple Choice

Vraag 12
approach

Wat is de "Decision Altitude" (DA) op een instrument approach chart?**

- A) De minimale snelheid die een vliegtuig moet behouden tijdens de nadering
- B) De maximale hoogte waarop een vliegtuig mag vliegen tijdens de nadering
- C) De hoogte waarop de landingsbaan zichtbaar moet zijn, ongeacht het weer
- D) De hoogte waarop een beslissing moet worden genomen om door te gaan met de landing of een doorstart te maken

Antwoord D is juist.

De **Decision Altitude** (DA) is de hoogte waarbij een piloot moet beslissen of de landingsbaan zichtbaar is en de landing veilig kan worden voortgezet. Als de landingsbaan niet zichtbaar is bij het bereiken van de DA, moet een doorstart (go-around) worden uitgevoerd.

Multiple Choice

Vraag 13
approach

Wat geeft de "Missed Approach Procedure" op een approach chart aan?**

- A) De correcte volgorde van handelingen om een veilige landing te garanderen
- B) De route en hoogte-instructies die gevolgd moeten worden bij een doorstart
- C) De checklist die moet worden gevolgd als een piloot de daling te laat inzet.
- D) De manier waarop de passagiers moeten worden geïnformeerd in geval van een vertraagde landing

Antwoord B is juist.

De **Missed Approach Procedure** geeft duidelijke instructies over de route en de hoogte die de piloot moet volgen wanneer een landing wordt afgebroken. Dit helpt om conflicten met andere vliegtuigen of obstakels te vermijden en zorgt voor een veilige doorstart.

Multiple Choice

Vraag 14
Jeppesen

Wat is de primaire functie van ICAO-kaarten voor piloten?

- A) Het weergeven van de vliegroutes van commerciële luchtvaartmaatschappijen
- B) Het geven van specifieke informatie over de indeling van de passagierscabine
- C) Het weergeven van informatie over luchthavens voor General aviation.
- D) Het verstrekken van gedetailleerde informatie over luchthavens en navigatiehulpmiddelen

Antwoord D is juist.

ICAO-kaarten bieden cruciale informatie over luchthavens, luchtruimstructuren, navigatiehulpmiddelen, en obstakels. Ze helpen piloten om veilig en nauwkeurig te navigeren, vooral bij het vliegen van internationale vluchten.

Multiple Choice

Vraag 15
Jeppesen

Hoe worden obstakels zoals bergen en hoge gebouwen weergegeven op ICAO-kaarten?

- A) Door middel van symbolen en hoogte-informatie in voeten of meters
- B) Alleen door kleurschakeringen die de hoogteverschillen aangeven
- C) Ze worden niet weergegeven op ICAO-kaarten
- D) Door een apart bijgevoegde lijst aan de zijkant van de kaart

Antwoord A is juist.

Obstakels zoals bergen, gebouwen en andere hoge objecten worden op ICAO-kaarten weergegeven met specifieke symbolen en hun exacte hoogte in voet of meters. Dit helpt piloten om deze obstakels te vermijden en de juiste veiligheidsmarge aan te houden.

Multiple Choice

Vraag 16

Waarom is het vliegen vanuit de cockpit aanzienlijk effectiever dan het vliegen vanuit een positie boven of achter het vliegtuig.

- A) Omdat piloten vanuit de cockpit direct de besturing en navigatie-instrumenten kunnen bedienen, en elke wijziging in de houding van het vliegtuig onmiddellijk waarnemen, wat zorgt voor een snellere reactie op gewijzigde vliegtuig attitude.
- B) Omdat het uitzicht vanuit de cockpit beter is dan vanuit de lucht, waardoor piloten beter kunnen anticiperen op luchtverkeer, besturing en wind veranderingen.
- C) Omdat het vliegen vanuit de cockpit ervoor zorgt dat piloten minder risico lopen op missers tijdens de landing
- D) Onzin, vanuit een positie boven het vliegtuig heb je een veel betere Situation Awareness en je ziet ook veel meer.

Antwoord A is juist.

Het vliegen vanuit de cockpit biedt piloten een directe toegang tot de besturing en navigatie-instrumenten en vooral wordt elke attitude wijziging snel waargenomen. Dit is cruciaal voor het maken van snelle en effectieve aanpassingen.

Multiple Choice

Vraag 17

Welke weersomstandigheid is het meest gevaarlijk tijdens het opstijgen en landen van een vliegtuig?

- A) Zware regen
- B) Flinke staartwind
- C) Windschering (Wind Shear)
- D) Hittegolven

Antwoord C is juist.

Windschering, een plotselinge verandering in windsnelheid en -richting, kan het meest gevaarlijk zijn tijdens het opstijgen en landen. Dit kan leiden tot verlies van lift of plotselinge veranderingen in snelheid en richting, waardoor het vliegtuig instabiel wordt. Regen en staartwind zijn ook uitdagingen, maar windschering is veel minder voorspelbaar en moeilijker te beheersen.

Multiple Choice

Vraag 18

Hoe kan ijsvorming op de vleugels van een vliegtuig de prestaties beïnvloeden?

- A) Ijs zorgt voor extra gewicht, maar heeft geen invloed op de aerodynamica van het vliegtuig
- B) Ijs verlaagt de luchtweerstand en helpt het vliegtuig efficiënter te vliegen
- C) Ijs verhoogt de lift en verbetert de klimsnelheid van het vliegtuig
- D) Ijs kan de luchtstroom over de vleugels verstoren, waardoor liftverlies ontstaat

Antwoord D is juist.

Ijs op de vleugels kan de aerodynamische vorm van de vleugel veranderen, wat de luchtstroom verstoort en de lift aanzienlijk vermindert. Dit kan leiden tot liftverlies en een verhoogd risico op een stall, vooral bij lagere snelheden tijdens het opstijgen of landen maar ook op grootte hoogte waar relatief dichtbij de stall snelheid wordt gevlogen.

Multiple Choice

Vraag 19

Waarom is de dauwpunttemperatuur belangrijk voor piloten bij het plannen van een vlucht?

1. Het geeft aan wanneer het vliegtuig last kan krijgen van windschering
2. Het geeft aan wanneer ijsvorming kan ontstaan op de vleugels
3. Het helpt bij het voorspellen van de kans op condensatie en mogelijk slecht zicht of mistvorming
4. Het geeft aan wanneer de temperatuur laag genoeg is om brandstof te bevriezen

Welke combinatie is goed: A= 1+2 , B=4+2 , C=2+3 , D=1+3

Antwoord C is juist.

Dauwtemperatuur is belangrijk omdat het aangeeft wanneer de lucht verzadigd raakt. Er is verhoogde kans op mist, nevel of lage wolken. Tevens is het een belangrijke indicator voor ijsvorming op de vleugels. Ijsvorming kan de aerodynamische vorm van de vleugel veranderen, wat de luchtstroom verstoort en de lift aanzienlijk vermindert.

Multiple Choice

Vraag 20

Welk instrument was een van de eerste die in de cockpit van vliegtuigen werd geïnstalleerd?

- A) Het kompas
- B) De Stijgingsmeter (Vertical Speed Indicator)
- C) Hoogtemeter (Altimeter)
- D) De Snelheidsmeter (Airspeed Indicator)

Antwoord A is juist.

Motivatie: Het kompas was een van de eerste instrumenten die in de cockpit van vliegtuigen werd gebruikt in de beginjaren van de luchtvaart. Het stelde piloten in staat om hun koers ten opzichte van het magnetische noorden te bepalen, wat cruciaal was voor de navigatie voordat andere instrumenten, zoals hoogtemeters en stijgingsmeters, algemeen beschikbaar kwamen.

Multiple Choice

Vraag 21

Hoe heeft u deze multiple-choicevragen over diverse onderdelen van aviation ervaren?

- A) Als een verfrissende vlucht door de luchtvaartkennis
- B) Zoals het doorstaan van turbulente omstandigheden zonder parachute
- C) Een eenvoudige en rustige landing zonder hobbels
- D) Als het navigeren door een dichte mist zonder zicht op de uitgang

Geef aan welke optie het beste past bij jou ervaring

Motivatie: Jou feedback is belangrijk! Het helpt om de kwaliteit van de vragen te verbeteren en ervoor te zorgen dat ze zowel informatief als leuk zijn om te beantwoorden. Of je nu een luchtvaartprofessional bent of flightsimmer, de ervaring telt.

Einde van de Multiple choice Aviation 2

Je kunt de formulieren inleveren zodat bepaald kan worden wie vandaag het zoete overwinningsgevoel mag dragen.

De uitslag wordt vastgesteld en is definitief; dank voor uw begrip dat hierover geen verdere discussie mogelijk is."

Einde

Lamama 28 oktober 2024

Gradus Hageman & Cees Wierda