



FLYING ARMCHAIR AFFAIRS

NIEUWSBRIEF VAN FLYING ARMCHAIR ASSOCIATION

December2020

Hoi beste Collega's,

Het is alweer december. De maand van Sinterklaas en Kerstmis. Al met al een maand waarbij wij normaliter genieten van het sinterklaasfeest (voor diegene die daar met kinderen, kleinkinderen aan deelnemen) en meestal van een familiaal samenzijn met de kerstdagen. Helaas is dit nu in het coronajaar haast onmogelijk. Zelf komen mijn vrouw en ik eigenlijk nergens. Dit heeft wel te maken met de hoge risicogroep waarin wij volgens mijn neurologe zitten. Vanaf maart hebben mijn kinderen voor ons de boodschappen gedaan want zij willen absoluut niet dat wij naar de winkels gaan. Wandelen doen wij gelukkig nog wel. Maar wij zullen blij zijn als het allemaal weer een beetje normaal wordt. De troost die wij hebben is dat wij niet de enige zijn, maar dat er veel mensen zijn die de isolatie zo langzamerhand beu zijn. Wij houden vol en wachten geduldig op het reddende vaccin.

Op de club hebben wij elkaar ook al lang niet meer gezien en indien men wel kon komen was dit met de beperking van het aantal mensen dat werd toegelaten.

Complimenten voor Jan en Joost die dit uitstekend hebben geregeld.

Wij nemen dit jaar afscheid van Anita Andrien. Anita het was leuk om je bij onze club te hebben. Wij respecteren jouw besluit maar vinden het wel jammer. Uiteraard ben je van harte welkom als je nog eens wilt komen kijken en wij danken je voor je lidmaatschap.

Onze voorzitter heeft ook niet stil gezeten en heeft de laatste weken speciaal voor jullie en voor de decembermaand een behoorlijke puzzel in elkaar gedraaid waarvoor complimenten. Verder de zo langzamerhand vaste bijdrage van Anton met een aardig verhaal en Ben met zijn Weerweetjes.

Verder wil ik jullie allemaal namens de staf Jan, Joost en Henk bedanken voor jullie inbreng en wij wensen jullie hele fijne feestdagen.

Weerweetjes

Wolken – Hoogte klassen en verschijningsvorm

Hoogte Klasse

Er zijn vier verschillende soorten hoogte indelingen:

Klasse A: Hoge bewolking [tussen 5000 en 13000 meter]

Klasse B: middelhoge bewolking [tussen 2000 en 7000 meter]

Klasse C: Lage wolken [tot 2000 meter]

Klasse D: Verticaal ontwikkelde wolken [heeft een variabele hoogte en kan meerdere indelingen overlappen]

Wolken verschijningsvorm

Naast de hoogte wordt de verschijningsvorm gebruikt om de wolk te definiëren in de hoogte klasse.

Cirrus: Latijns voor “vederwolk”, ook wel windveer in Nederlands genoemd. Cirrus is kenmerkend voor zijn strengen.

Stratus: betekent gelaagd

Cumulus: betekent gestapeld

Nimbus: Latijns voor “de regenbui”..

Door de hoogte en verschijningsvorm te combineren is het mogelijk om de volgende wolkengeslachten te vermelden.

Klasse A: Lage Wolken [tot 2000 meter]

Stratus [St]: een uniform licht grijze wolk, de stratus bedekt vaak een groot deel van de hemel en is vaak typisch voor een grauwe dag.

Stratocumulus [Sc]: Een grijs en of witte wolkenlaag waar soms een stukje blauwe hemel door te zien is. Het is een gelaagde wolk met een grote spreiding met een licht gestapelde opbouw.

Klasse B: Middelhoge wolken [tussen 2000 en 7000 meter]

Altostratus [As]: is een gelaagde egaal grijze wolk. De dikkere variant kan een zon of maan doen verstoppert. Bij de lichtere variant is de contour van de zon nog te zien. Wat vaak een mooi beeld kan geven.

Alto cumulus [Ac]: beter bekend als de schapjeswolk. De vlokken zijn wat kleiner dan die van de stratocumulus.

Klasse C: Hoge Wolken [tussen 5000 en 13000 meter]

Cirrus [Ci]: Hoge strengen van ijskristallen op 6 km hoogte. Ook wel beter bekend als windveren. Cirrus veroorzaakt geen neerslag.

Cirrostratus [Cs]: beter bekend als sluierbewolking. De cirrostratus kan bij de juiste omstandigheden een halo om de zon veroorzaken. Cirrostratus is vaak de eerste indicatie op een naderend weerfront.

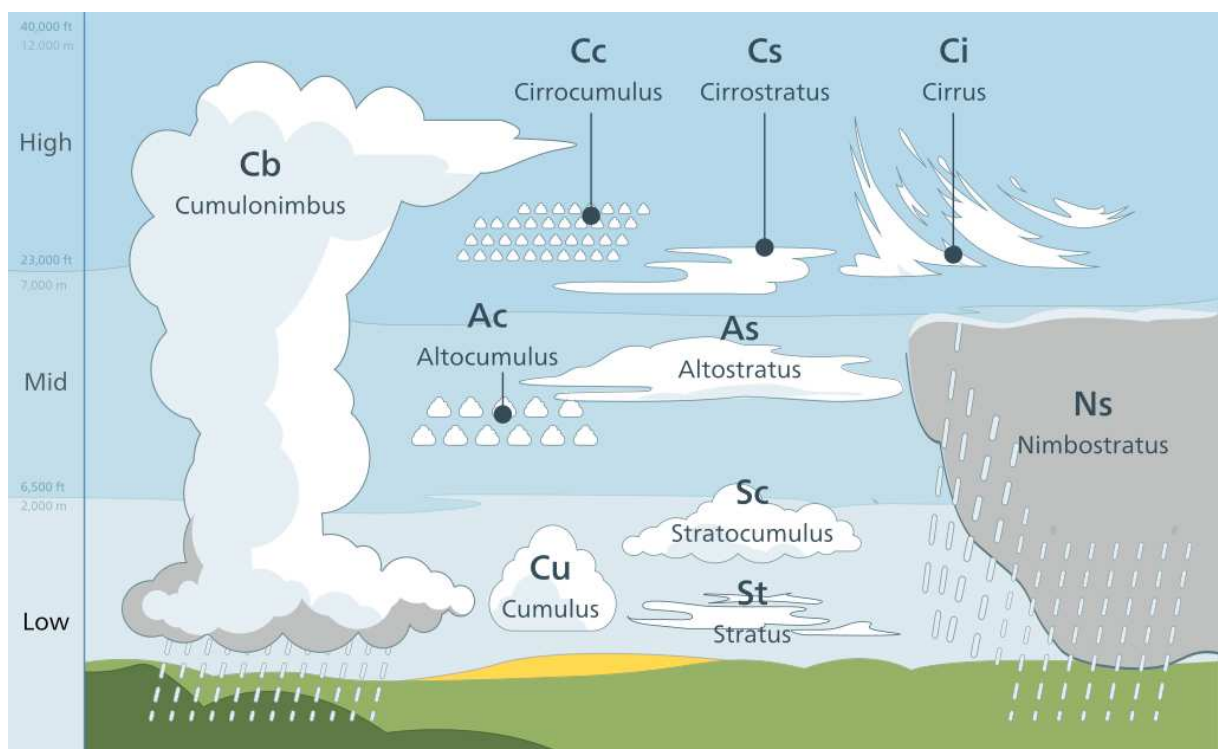
Cirrocumulus [Cc]: Hogere schapjeswolken, met een grotere verspreiding. De cirrocumulus veroorzaakt geen neerslag.

Klasse D: Verticaal ontwikkelde wolken

Cumulus [Cu]: De algemeen bekende stapelwolken, met verschillende hoogtes en uitvoeringen. De kleinste (Cu hum) veroorzaakt geen neerslag. Deze stapelwolken zijn erg kenmerkend voor het nederlandse landschap.

Nimbostratus [Ns]: Een gelaagde hoge regenwolk met donker grijze tinten. De Nimbostratus is een echte regenwolk welk de zon kan doen verdwijnen. Neerslag is vaak gemiddeld tot zwaar.

Cumulonimbus [Cb]: Zijn grote en zware wolken. Ze kunnen hoogtes bereiken van wel 15 kilometer, met een kenmerkend aambeeld bovenop. Over het algemeen gaan ze gepaard met onweer en veel neerslag.



Tot zover het weerweetje van Ben

Bron: o.a. vliegopleiding.

Het weer in MSFS

“Real world weather”: een weerpraatje over MSFS-weer

Toen Joost en ik laatst ontdekten dat er merkbaar verschil in de weergave van het weer was tussen verschillende identiek ingestelde MSFS PC's was mijn

nieuwsgierigheid gewekt. Ik heb geprobeerd om er achter te komen hoe dat verschil kan ontstaan en daarmee ook meer in het algemeen hoe het weer in MSFS wordt gegenereerd, met dit verhaal als resultaat. Gelijk maar even vergeleken met de andere simulatorsoftware die we gebruiken: FSX, P3D en XP-11.

Het meest interessante deel van het weer in een simulator is volgens mij hoe de simulator het “real time, real world weather” genereert: het echte weer op de plek en het tijdstip dat je er vliegt. Dat is wat je meestal gebruikt, in ieder geval als je online vliegt. Alle simulatoren kunnen dat nabootsen, soms “out of the box”, soms met gebruik van hulpprogramma's. Daarnaast kan alle simulatorsoftware ook preset weather genereren, waarbij je met één of meerdere muisklikken aangeeft hoe je het weer graag zou willen laten uitzien. Die optie laat ik verder buiten beschouwing.

Eerst een blik op de manier waarop FSX, P3D en XP-11 het weer aanpakken.

METAR-gebaseerd weer

De weergave van het weer in FSX, P3D en XP11 noem ik maar even voor het gemak: METAR-gedreven. Daarmee bedoel ik: middels het downloaden van weerrapporten (METARS) uit een externe bron wordt de simulator gevoed met informatie over wolken, neerslag en wind.

Als externe bron wordt gebruik gemaakt van officiële bronnen die ook bij de echte luchtvaart in gebruik zijn, zoals NOAA of Jeppesen. Voor gebruik in de simulator zijn er ook andere bronnen in gebruik zoals Active Sky, met als extraatje historisch weer, of IVAO. Al deze bronnen geven weerrapporten voor grote aantallen locaties op aarde. Boven de oceanen en in dunbevolkte gebieden ontbreken gegevens in deze vorm.

Een METAR-gedreven systeem beschrijft zo exact mogelijk het echte weer zoals het was ten tijde van het opmaken van het rapport op de locatie van het weerstation. Bij gebruik van de METAR moet je rekening houden met een vertraging ten opzichte van de werkelijkheid die op kan lopen tot enkele uren.

Om er voor te zorgen dat het weer in de simulator zo echt mogelijk wordt weergegeven worden ontbrekende gegevens van tussengelegen stations indien nodig berekend (dat heet: interpoleren). Als b.v. de temperatuur op een station 10 graden is en 400 km verderop langs de route ligt een volgend station met een gerapporteerde temperatuur van 6 graden, dan zal de simulator – of het add-on weerprogramma – op tussengelegen posities een geleidelijk dalende temperatuur van 10 naar 6 graden laten zien.

Naast het voordeel van de exacte beschrijving van het weer op de plek van het weerstation, zitten er ook wat nadelen aan deze methode. Een eerste nadeel van METAR-gedreven weersimulatie noemde ik al: de tijdsvertraging ten opzichte van de realiteit. Een rapport beschrijft per definitie altijd een situatie in het verleden.

Een tweede nadeel van METAR-gedreven weersimulatie is dat het weergegeven weer ten gevolge van de interpolatie niet noodzakelijkerwijs overeenkomt met de werkelijkheid. De afwijking met het echte weer kan vooral groot zijn buiten de

dichtbevolkte gebieden van Europa en Noord-Amerika en vanzelfsprekend boven grote wateroppervlaktes. Er zijn b.v. geen gegevens over de jet streams die voor de navigatie boven oceanen van levensbelang zijn. Maar zelfs over afstanden van 100 of 200 km kunnen er zich al frappante afwijkingen voordoen, denk b.v. aan lokale (onweers)-buien.

Een derde nadeel van METAR-gedreven weer is dat er geen informatie in zit over de hogere luchtlagen. In de weerrapporten zit zelden informatie over het weer op hoogtes groter dan 5000 ft. AGL. Dat leidt er toe dat bij het afbeelden van dit weer in de simulator het makkelijk zo kan zijn dat het pijpenstelen regent op de grond maar dat de lucht blauw is met wat verspreide wolkjes. In zo'n geval is de neerslag in de echte wereld afkomstig uit b.v. een stratus wolkenlaag die zich op een hoogte bevindt die in het weerrapport niet is meegenomen.

Deze nadelen hebben er toe bijgedragen dat ASOBO bij de ontwikkeling van de nieuwe MSFS een ander pad is gaan volgen. Laten we eens kijken of dat tot betere resultaten leidt.

Het weer in MSFS

Allereerst moeten we onderscheid maken tussen het berekenen van het weer door de simulator en het weergeven er van. Op dat laatste kom ik verder op terug. Nu eerst even over de werkwijze om het weer in MSFS te berekenen.

Hoe berekent MSFS het weer?

In plaats van zich te baseren op METAR-rapporten heeft ASOBO een model van de atmosfeer in de simulator ingebouwd. Daarmee kun je "KNMI-tje" spelen: aan de hand van gegevens als luchtdruk, temperatuur, relatieve vochtigheid, luchtverontreiniging rekent de simulator zelf uit hoe het weer er met een straal van 600 km rondom de locatie waar je vliegt uit zou moeten zien. Met behulp van dit model wordt uitgerekend waar wolken zijn, hoe die er uit zullen zien, of het er regent, hagelt of sneeuwt, of misschien mistig is, of er een regenboog te zien is enz., enz.

De atmosfeer in het model is onderverdeeld in 32 lagen vanaf de grond tot grote hoogte. Elke laag krijgt zijn eigen getallen voor alle genoemde kenmerken toebedeeld. Per laag wordt vastgesteld welk type wolken er eventueel is en hoe dicht de bewolking is. Alle types wolken die in het echt voorkomen kunnen ook in de sim worden afgebeeld.

De data die nodig is om "real time, real world weather" te kunnen berekenen wordt beschikbaar gesteld door Meteoblue (www.meteoblue.com). Dit bedrijf beschikt over een wereldwijd atmosfeermodel waaruit de data voor MSFS wordt afgeleid en gedownload naar de gebruiker.

De gegevens waar het om gaat bevatten 60 lagen van ground level tot in de stratosfeer met observaties van wolken, fronten, stormen en neerslag. Alle verdere info over de atmosfeer, zoals wind, vochtigheid, temperatuur, luchtdruk, enz. is in 20

lagen beschikbaar, inclusief info over jet streams en tijdelijke verschijnselen zoals hurricanes.

Met regelmatige tussenpozen rekt onze MSFS PC nu uit hoe alles er binnen de 600 km om ons heen uit moet zien.

De weergave in de simulator

Ook hier heeft ASOBO deels nieuw wegeen bewandeld.

Om te beginnen de wolken. Net als in P3D en XP-11 zijn de wolken "volumetrisch": dit betekent dat je ze vanuit elk perspectief kunt bekijken en dat ze dan gewoon goed blijven uitzien. Geen wolken die als je ze van de zijkant bekijkt blijken te bestaan uit een plat plaatje dus. Uniek in MSFS is dat net zoals in werkelijkheid de wolken ook van vorm veranderen of oplossen of juist verschijnen in de loop van de tijd, mede veroorzaakt door de inwendige luchtstromen die ook gesimuleerd worden. Dat laatste kun je zelf checken door er eens met een licht vliegtuig doorheen te vliegen. Goed de Yoke vasthouden...

Om de lichtval in de simulator er realistisch te laten uitzien heeft ASOBO gebruik gemaakt van technieken uit de game-industrie die ze als ontwikkelaar zelf in huis hadden. Eén van de gebruikte technieken is het nabootsen van de verstrooiing van licht zoals die in realiteit ook plaatsvindt. Meestal is het licht buiten diffuus: je weet niet precies waar het vandaan komt, het weerkaatst en strooit alle kanten op. Dit heeft ASOBO nagebootst door de atmosfeer op te bouwen uit lagen met verschillende dichtheid aan deeltjes (druppels, stof, verontreiniging enz.) waarop de lichtbronnen (zon, maan, sterren, steden) hun licht deels weerkaatsen en deels doorlaten. Alle schaduwen en reflecties worden realistisch weergegeven: wolk op wolk b.v., of weerspiegeling van cockpitinstrumenten in de zijruiten.

Ook de weergave van b.v. regendruppels is volumetrisch: ze spatten uit elkaar en voor elke druppel wordt een pad berekend waarmee hij levensecht langs je cockpitraam sliert. Hetzelfde geldt voor ijsvorming. Probeer het maar eens uit, maar wees niet verbaasd als je in de problemen komt, want ijs op de ruit betekent ook ijs op de vleugeloppervlakken en dat leidt tot verlies van lift. Ook nagebootst.

Zon, maan en sterren staan op de astronomisch verantwoorde plek. Een "zonnetje schieten" of navigatie in het donker met behulp van de sterren wordt een heel nieuw facet van onze hobby hiermee...

Uit dit verhaal blijkt wel dat het weer en de weergave daarvan in MSFS tot heel andere resultaten leidt dan wat we tot nu toe gewend waren.

Wat zijn de voor- en nadelen van MSFS op het gebied van weer?

Een belangrijk voordeel is dat wolkenlagen nu tot op stratosfeerniveau realistisch worden afgebeeld. Dat ziet er niet alleen veel beter uit, maar voorkomt ook neerslag bij heldere hemel en maakt b.v. realistische trans-Atlantische vluchtplanning voor het eerst mogelijk.

Doordat er een compleet atmosfeermodel in de simulator is ingebouwd, blijft interpoleren achterwege. De simulator rekent op basis van de beschikbare gegevens gewoon uit hoe het weer b.v. boven oceanen er uit moet zien. Niet door te interpoleren, maar door de gegevens in het model te stoppen en dan uit te rekenen hoe wolken, wind, neerslag, enz. zich verhouden.

Het atmosfeermodel kan bovendien vooruitkijken in de tijd, net zoals het KNMI, waardoor het nadeel van de altijd achterlopende weerrapporten kan worden weggenomen.

En dan de aanleiding voor dit verhaal: omdat het weermodel niet baseert op METARS is het weer zoals dat in de simulator wordt gepresenteerd zoals Joost en ik al gemerkt hadden inderdaad niet altijd "spot-on": er kunnen verschillen zitten tussen het gepresenteerde weer en de rapporten omdat de ASOBO-weersvoorspelling net zoals die van het KNMI min of meer af kan wijken van het werkelijke weer.

Als je die afwijkingen niet wil, kun je add-on software toepassen. Die is METAR-gedreven en voorkomt verschillen, maar introduceert soms weer rare overgangen tussen aangrenzende weerstation-gebieden.

REX (www.rexsimulations.com) heeft REX Weatherforce 2020 op de markt gebracht (kost ca. € 23,-) en er is ook een freeware mod beschikbaar met de veelzeggende naam: "UnReal Weather" (<https://unrealweather.blogspot.com/>) die ongeveer hetzelfde doet. Hifi simulations, de maker van Active Sky, studeert momenteel nog op de manier waarop zij het weer in MSFS kunnen verbeteren (<https://forums.hifisimtech.com/threads/september-2020-development-update.13135/>).

Hoe het ook zij: het weer in MSFS is top en de weergave er van is misschien nog topper!

Met dank aan Jan.

Dan nog een stukje van Jan betreffende het updaten van MsFs.

Updaten van MSFS

Onder onze clubleden neemt het aantal gebruikers van MSFS gestaag toe. De MSFS-ers van het eerste uur zijn er inmiddels aan gewend: tot nu toe wordt de sim in een tweewekelijkse regelmaat geüpdatet door MS/ASOBO. Zeker zijn er ook al clubleden die iets hebben toegevoegd aan hun simulator: een livery of de Maastricht scenery b.v.

Met die Add-ons moet je even opletten.

Add-ons die bij installatie bestaan uit een aantal bestanden of mappen die je in de Community folder moet zetten, zoals de meeste liveries en sceneries, geven over het algemeen geen problemen. Iets anders zijn Add-ons die met een

installatieprogramma moeten worden geïnstalleerd, zoals de vliegtuigen. Voor deze is het raadzaam ze via Programma Verwijderen te de-installeren vóór je MSFS update. Na updaten weer opnieuw installeren.

Daarmee voorkom je dat na updaten de sim niet meer werkt...

Succes.

Vraag van de maand:

VRAAG1.

Is het geoorloofd om in een Control zone (CTR) VFR te vliegen bij een zicht van 1500 meter?

- a. nooit toegestaan
- b. alleen met een special VFR clearance
- c. altijd toegestaan in een CTR
- d. alleen met een speciale aantekening in het PPL vliegbewijs

VRAAG 2.

Op welke hoogte moet men vanuit het noorden, onder normale omstandigheden, de CTR van EHBK (Beek) binnen vliegen bij het VFR reporting point BRAVO?

- a. 1800 voet
- b. 1000 voet
- c. mag de piloot zelf bepalen
- d. 2000 voet

VRAAG 3.

Wat is de circuithoogte in EHBK (Beek)?

- a. 1200 feet
- b. 1000 feet
- c. 1300 feet
- d. geen voorgeschreven circuithoogte

VRAAG 4.

Wat is een longfield landing?

- a. Touch down bijna op het einde van de baan
- b. landen vervolgens taxiën over de runway, via de intersection, naar de apron
- c. landen direct na de drempel van de baan vervolgens de runway verlaten bij de laatste intersection
- d. alleen mogelijk indien de baan lang genoeg is en minimaal 2000 meter

VRAAG 5.

Je vliegt VFR van EHRD (Rotterdam) naar EHKD (De Kooy – Den Helder). Je volgt de kustlijn op 1400 voet. Is dit geoorloofd?

- a. Ja dit is toegestaan. Je vliegt namelijk onder de TMA vlieghoogte van EHAM (Schiphol)
- b. VFR niet toegestaan
- c. Alleen toegestaan bij tweezijdig contact met ATC EHAM (Schiphol)
- d. Alleen bij een zicht van meer dan 10 km

De goede oplossingen vinden jullie aan het einde van deze brief.

Gevleugelde vrienden

Mijn voliëre wordt bevolkt door een bonte verzameling fladderaars. Een schakering van weinig kleur tot een uitbundige vederpracht. Van pas uit het ei tot een rui periode die niet ophoudt. Vogels die met gemak en veel plezier de vreemdste capriolen uithalen en andere die met een zitje op een enkele tak al tevreden zijn. Bij

de voerbak is het al niet anders. Veelvraten, bedachtzame pikkers en een aantal die ik nooit zie foerageren maar dat kennelijk wel doet want ze zien er gezond uit. Met de zang is het al niet anders, van een uitbundig concert tot niet meer dan een schamel tsjilpje. Ik probeer van alles om het mijn gevederde vrienden nog beter naar de zin te maken. Pas nog een schommelstokje in elkaar geknutseld. Niet het succes wat ik gehoopt had. Het aantal wat er af en toe gebruik van maakt is op de vingers van één hand te tellen.

Toen ik een dezer dagen in een heerlijk middagzonnetje bij de volière zat moest ik aan het recente mailtje van Jan J. denken waarin hij over de teleurstellende belangstelling voor zijn zaterdagmiddagvlucht sprak. Al mijmerend doemde de overeenkomst op tussen mijn vogelhuishouding en onze FAA. Ook bij ons is het een verzameling van sierlijke vliegers tot eenvoudige fladderaars. Ieder beleeft zijn hobby op eigen wijze, van gedreven fanatiek tot "het is maar een spelletje". De één stapt in een sophisticated cockpit, de ander kruipt achter het toetsenbord van zijn pc. Dat daar nog veel bedenksels tussen zitten laat zich alleen maar raden. We weten het niet. Pogingen om daar wat meer zicht in te krijgen, zoals met een plaatje op Discord, hadden geen resultaat. Ivaoo vliegen? Het varieert van gesneden koek tot een resolute afwijzing. Als we het aantal leden tellen wat zich manifesteer tijdens groepsvluchten, op Discord of in Flying Affairs hebben we aan de vingers van twee handen genoeg. Moeten we niet van wakker liggen. We zijn geen voetbalelftal waar samenwerken met alle neuzen naar één kant een voorwaarde is.

Terug naar mijn volière. Een bonte schakering met alles wat daarbij hoort, tevreden in een mooie behuizing. Ik zou boven de toegangsdeur een bordje met FAA kunnen hangen. En wat zie ik? Het schommelstokje is opeens erg ik trek. Voor mij een inspiratie, iets wat Jan J. in die andere volière echt niet nodig heeft. Zijn zaterdagmiddag vluchten krijgen vast nog wel een vervolg.

Voel je niet beledigd als ik ons met zangvogels vergelijk. Een ieder mag er anoniem het beestje uitkiezen wat het beste bij haar/hem past. Ik ben zo vrij geweest al drie voor onze staf te reserveren.

Anton



Folk & Traditional Song Lyrics
Teterboro Tower (Oscar Brand & Jac Holzman)

Teterboro Tower this is Piper 2-0-2,
I'm turning on my downwind leg, my fabric's come unglued,
The stick is burbling in my hand, I think I feel a stall
& a bug's caught in my Pitot, my gauges don't read at all

Now listen Piper 2-0-2, this is Teterboro Tower
I cannot raise the crash crew cause it is their coffee hour
& you're not cleared in the pattern, don't try a landing yet
Just circle for departure while I mooch a cigarette.

Help Teterboro Tower, this is Piper 2-0-2
I'm sweating out this landing, I don't know what to do
My superhomer's on the blink, & your voice is fading fast
Please clear my on my final, or this flight may be my last

Now listen Piper 2-0-2, This is Teterboro Tower
I'd like to help you buddy, but I just don't have the power
The F.A.A's your only hope, so if you've time to spare
Just file a form in triplicate & sign the questionnaire

Teterboro Tower, this is Piper 2-0-2
I'm in Secaucus Hospital & I owe it all to you
I'm sorry that I cracked her up & messed your pretty field
We'll try it once around again if ever I get healed

From Folk Songs for Fun -by Oscar Brand - Hollis Music - 1961
De muziek cq wijs van dit liedje kan je beluisteren bij YouTube
Type dan in Teterboro Tower song. (Jan J.)

Alpenvlucht van woensdag 25 -11-2020

Veel beloven, weinig geven.....

Toen de gezamenlijke Alpenvlucht van woensdag jl. werd geannonceerd had ik meteen een goed gevoel. Nieuwe vluchtleider, frisse ideeën. Geen capriolen als een 360 of een touch and go ergens onderweg maar een tussenlanding op LOWZ en aldaar een ontvangst door de burgemeester van Zell am See. Dat zoiets in Oostenrijk nooit een losse flodder is was mij al bekend maar onze Math onderstreepte dat ook nog eens met een smakelijk plaatje. Eerder lichtte ik op deze plaats al eens een tipje van de sluier op over mijn afkomst. Weliswaar het zwarte schaap, maar toch een telg uit een bloeiende onderneming in de zeepindustrie. Afkomst verloochent zich niet. Ik vergeet nooit mijn eerste komst naar een woensdagavond bijeenkomst van onze FAA. Keurig in donkerblauw kostuum met stropdas. Toen ik de anderen zag begreep ik meteen dat casual op de club de gangbare dresscode is. Het werd een ongemakkelijke avond. Joost heeft me er toen door gesleept. Ik ben hem daar nog altijd dankbaar voor.

Hetzelfde kostuum heeft daarna onaangeroerd in de kast gehangen. Tot woensdag. Ik ga niet casual op bezoek bij een burgemeester dus stond ik in "tenue de ville" in Salzburg mijn vluchtgenoten op te wachten. Vliegen met een Cessna 172 in bergachtig gebied is voor mij een hele uitdaging, maar nerveus achter de yoke in kostuum met stropdas en knellende schoenen maakt dat zoiets een ware beproeving wordt. Ik vergeet bijna te vertellen dat ik vooraf aan de te verwachten ontvangst nog meer aandacht had besteed dan aan de vlucht zelf. De burgemeester van Zell am See is van de ÖVP en over die partij had ik mij ingelezen voor een gesprek op niveau.

En dan het leuke veldje LOWZ aan dat prachtige meer waaraan de plaats haar naam dankt. Geen burgemeester, zelfs geen havenmeester, helemaal niemand. Math had problemen met zijn radio, was niet aanspreekbaar. In arren moede ben ik maar weer opgestegen. Voor mij was de lol naar eindbestemming LOWI er wel af. Dat hebben de andere boys na aankomst in Innsbruck vast wel gemerkt.

Ik heb het er niet bij laten zitten. Nog even goed mijn school Duits van 70 jaar geleden opgehaald, in het bijzonder de derde en vierde naamval, en een keurige brief geschreven aan burgemeester Padourek. Vandaag kwam het antwoord van zijn secretaris. De burgemeester wist niets van onze vlucht, had er ook niet kunnen zijn want hij was die dag in Wenen naar een bijeenkomst over Corona maatregelen. Nog even de titel van dit stukje afmakendoet een gek in vreugde leven.

Dan toch maar liever vluchten voorbereid door Ben of Joost en, voor mij vaak een graadje te moeilijk, onze voorzitter? Of krijgt Math een herkansing? De vlucht zelf in MS 2020 was een pareltje, dus laten we het laatste maar doen.

Anton.



Eindejaarpuzzel FAA

Eindejaar puzzel FAA 2020

Nu een eindejaar bijeenkomst er niet in zit, leek het de staf een goed idee om met een puzzel een beperkt alternatief voor een gezellige middag te leveren want bij zo'n vreemd jaar als 2020 past wel een wat ander einde.

Deze puzzel gaat over vliegen, waar anders over?

Als would-be vliegeniers weten wij natuurlijk alles van vliegtuigen, de regels en techniek van het vliegen en meer in het algemeen: alles over luchtvaart; mooi om die kennis eens op de proef te stellen!

Vind je een vraag erg makkelijk? Misschien kun je een clubgenoot op gang helpen met het goede antwoord. Zorg er wel voor de lol niet te bederven voor andere leden die het graag op eigen houtje uitknobelen.

Vind je een vraag erg moeilijk? Er is vast een clubgenoot in de buurt met wie je samen naar het antwoord kunt zoeken. En Google is your friend (in dit geval dan toch)...

Hoe dan ook: noteer je antwoorden en stuur ze via de mail naar de secretaris. Die antwoorden bestaan voor vraag 1 t/m 9 uit het nummer van de vraag, gevolgd door de letter van het juiste antwoord. Dus b.v. 1.1 A, 1.2 B, 1.3 C, 2.1 A, 2.2 B, 2.3 C, 3.1 A, 3.2 B, 3.3 C, enz.

Voor vraag 10 vul je de gezochte letters in, dus b.v.: 10.1 A, 10.2 B, 10.3 C, 10.4 D, 10.5 E, 10.6 F.

Je kunt gewoon alle antwoorden achter mekaar noteren zoals in dit voorbeeld aangegeven. Er wordt dus geen zinnetje of iets dergelijks mee gevormd.

Stuur de mail met je oplossing en je naam vóór 4 januari 2021 naar het secretariaat. Graag per lid één oplossing, ook als je met andere leden samengewerkt hebt. In dat geval stuurt ook dat andere lid als die wil een mail met antwoorden naar de secretaris.

In de Flying Armchair Affairs van eind januari 2021 publiceren we het resultaat en de goede antwoorden met een korte uitleg.

Heel veel plezier gewenst!

Staf FAA

Opgave 1:

Wat is correct RT gebruik?

1.1

- A. "QNH 1014" V
- B. "QNH 1014 hectopascal"
- C. "QNH 1014 millibar"

1.2

- A. "Read you 5" V
- B. "Read you 5 out of 5"
- C. Beide goed

1.3

- A. "PH-ABC, report left hand downwind runway 24"
- B. "PH-ABC, report downwind runway 24"
- C. "PH-ABC, report right hand downwind"

Opgave 2:

Op en om de luchthaven:

2.1

Je taxiëet met je C172 op taxiway A op Schiphol en bij afslag A9 komt van rechts een KLM 737. Wie heeft voorrang?

- A. Dat bepaalt ATC V
- B. De 737, want die heeft een MTOW van meer dan 5 ton
- C. Mijn C172, want verkeer op taxiway A gaat voor, tenzij ATC anders voorschrijft.

2.2

Met je Baron 58 nader je het circuit van EHBK. Wat is de circuit hoogte?

- A. 1000 ft.
- B. 1300 ft.
- C. 1800 ft.

2.3

Je vliegt online boven Zuid-Limburg op FL050. EHBK_TWR, EHBK_APP en EHAA_W_CTR zijn online (komt niet vaak voor, maar toch ;-)). Met welke controller moet je contact houden?

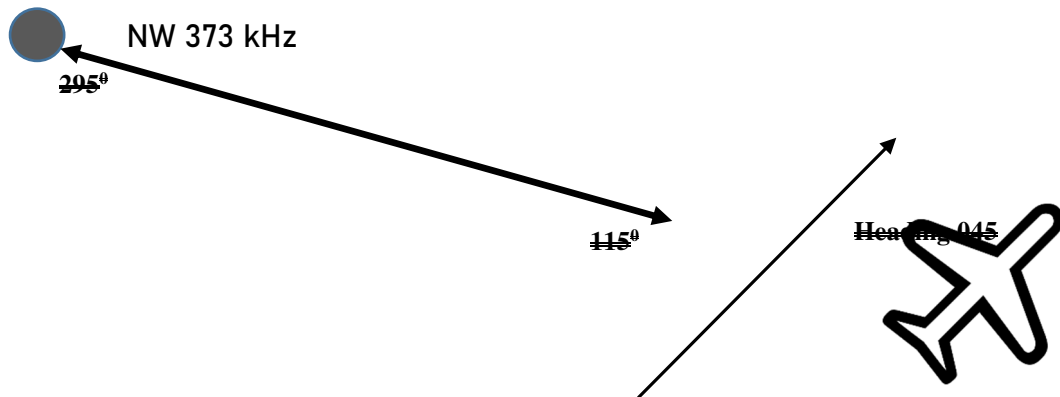
- A. EHBK_APP

B. EHBK_APP en daarna EHBK_TWR

C. EHAA_W_CTR totdat je gaat dalen, dan contact opnemen met EHBK_APP

Opgave 3:

Headings en bearings



We vliegen zoals geschetst met magnetic heading 045 in de buurt van NW NDB. De denkbeeldige verbindingslijn tussen onze positie en het bakens is getekend, met de magnetische bearings bij de respectievelijke pijlpunten.

3.1

Wat is de relatieve bearing van NW?

- A. 295
- B. 250 V
- C. 110

3.2

En wat is de magnetic bearing naar het station?

- A. 295 V
- B. 115
- C. 110

3.3

En op welke radiaal bevinden we ons?

- A. R-115
- B. Geen, want dit is een NDB
- C. R-295

Opgave 4:

Plaatjes kijken

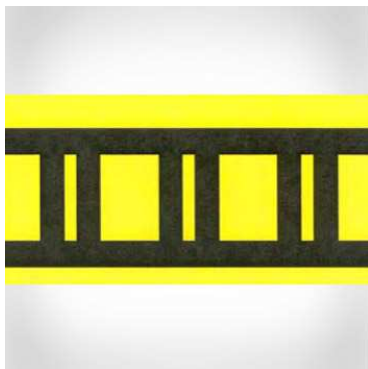
4.1



Je taxiëet over bovenstaand symbool:

- A. Aanduiding "high speed taxi"
- B. Dit symbool wordt in Nederland niet gebruikt
- C. Alleen in noodgevallen mag je hier overheen rijden ✓

4.2



"Taxi to holding point SIERRA 7, runway 24" was de taxiklaring van de ground controller.

- A. We stoppen daarom bij deze strepen
- B. Deze strepen hebben alleen bij gereduceerd zicht betekenis voor ons
- C. Dit teken markeert de overgang van beton naar asfalt

4.3



We zien dit bord tijdens het taxiën

- A. We volgen nu A
- B. We kunnen hier rechtsaf naar taxiway E
- C. Zowel A. als B. is correct ✓

Opgave 5:

“Belangrijke” feiten

5.1 Welke luchtvaartmaatschappij was tot voor kort de grootste koper van kaviaar ter wereld?

- A. Air France – KLM
- B. Delta Air Lines
- C. Lufthansa V

5.2 Naar welke Amerikaanse president is nooit een vliegveld genoemd?

- A. Bill Clinton
- B. Richard Nixon V
- C. Dwight D. Eisenhower

5.3 Wie vond de ailerons uit?

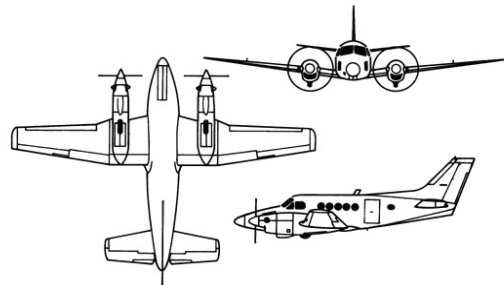
- A. Alexander Graham Bell
- B. Igor Sikorsky
- C. Orville en Wilbur Wright

Opgave 6:

Vliegtuigherkenning

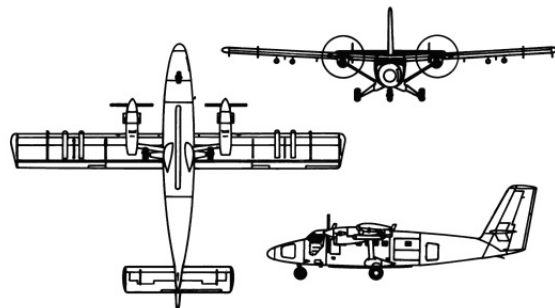
6.1

- A. Beech Baron 58
- B. De Havilland Dove
- C. Beech King Air V



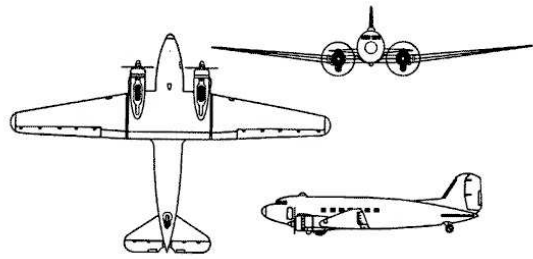
6.2

- A. DHC-6 Twin Otter V
- B. Britten-Norman Islander
- C. Airspeed Ambassador



6.3

- A. Douglas DC-3 Dakota V
- B. SAAB 340
- C. Convair CV-240



Opgave 7:

Navigatie

7.1 Op DME 212, R-163 van MAS VOR ligt:

- A. LFPO, Parijs
- B. LFSB, Basel V
- C. EDTF, Freiburg

7.2 Zie kaartje EHBK arrivals volgende pagina; met een Cessna 172, IFR vanuit EHGG, kunnen we gebruik maken van de volgende arrival:

- A. RUMER 2M
- B. NETEX 1M
- C. OSGOS 1M

7.3 Zie eveneens kaartje EHBK arrivals volgende pagina; de Minimum Safe Altitude op 25 nm ten westen van EHBK bedraagt:

- A. Onbekend V
- B. 2000 ft.
- C. 2600 ft.

EHBK/MST

MAASTRICHT-AACHEN 17 MAY 19

JEPPESEN MAASTRICHT, NETHERLANDS

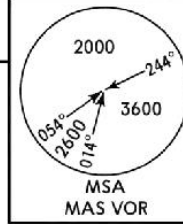
10-2 Eff 23 May

STAR

*ATIS
124.580

Apt Elev
375'

Alt Set: hPa Trans level: By ATC Trans alt: 3000'



MODRU 1M [MODR1M] ①

NETEX 1M [NETE1M]

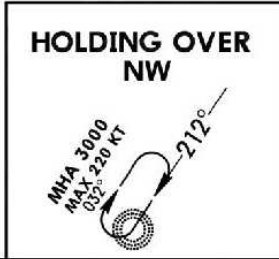
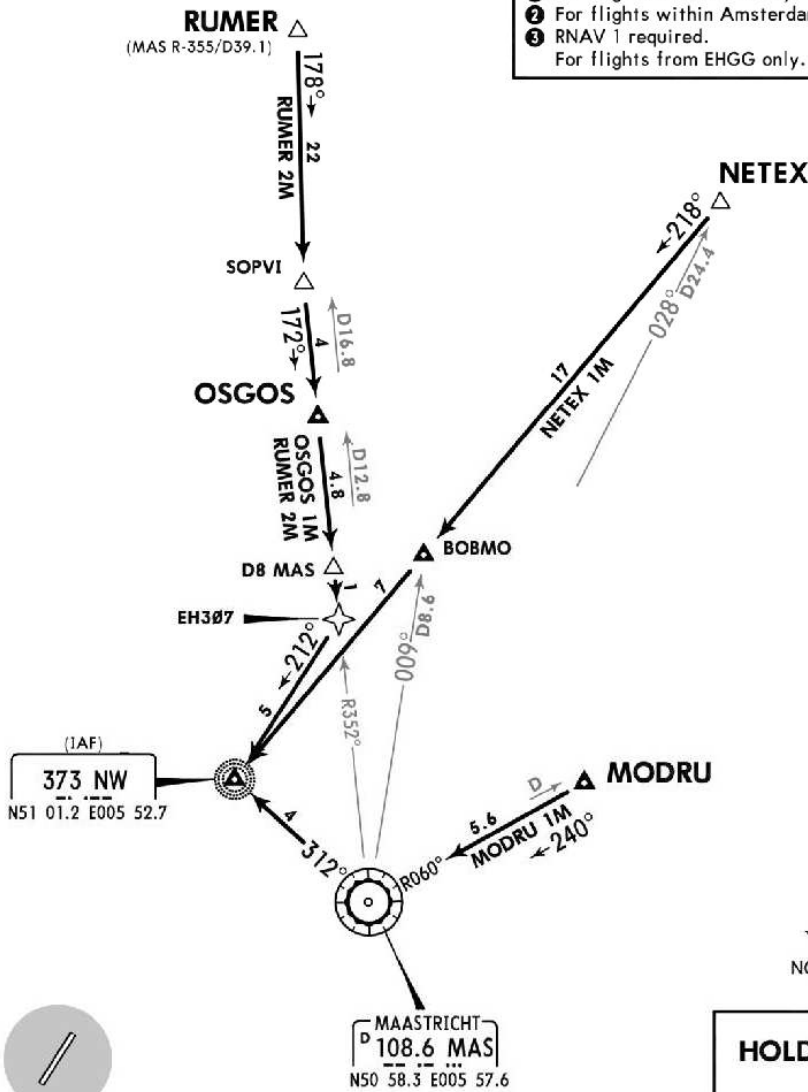
OSGOS 1M [OSGO1M] ②

RUMER 2M [RUME2M] ③

ARRIVALS

**SPEED: MAX 250 KT BELOW FL100
UNLESS OTHERWISE INSTRUCTED**

- ① For flights from EDLN only.
- ② For flights within Amsterdam FIR only.
- ③ RNAV 1 required.
For flights from EHGG only.



CHANGES: STAR RUMER 2M availability.

© JEPPESEN, 2003, 2019. ALL RIGHTS RESERVED.

Opgave 8:

Vliegtechniek

8.1 Als we onverhoopt in een stall terecht komen met onze C 172, dan:

- A. Gas terug, yoke neutraal, roer ingetrapt tegen de draairichting, neus omlaag
- B. Geven we gas bij om de snelheid te verhogen
- C. Hoeven we niets te doen, een C 172 herstelt zichzelf automatisch uit een stall-conditie

8.2 Langzamer gaan vliegen heeft hetzelfde effect als:

- A. Trim up
- B. Trim down V
- C. De snelheid heeft geen effect op de trim

8.3 We willen een hindernis na de start vermijden, daartoe klimmen we met:

- A. Flaps 1^e stand en snelheid zo laag mogelijk
- B. Beste Rate-Of-Climb snelheid
- C. Beste Angle-Of-Climb snelheid V

Opgave 9

Het weer

9.1 Deze afbeelding toont:

- A. Nimbus
- B. Stratus
- C. Cirrus V



9.2 Als in de METAR of TAF de aanduiding TEMPO voorkomt, houdt dat in dat:

- A. De betreffende weersontwikkeling snel zal plaatsvinden
- B. Het gaat om een tijdelijke verandering V
- C. Deze aanduiding wordt tegenwoordig niet meer gebruikt

9.3 SLP013 in een weerrapport betekent:

- A. Sea Level Pressure is 1001.3 millibar V
- B. Het vliegveld is na 13 uur gesloten
- C. 13 mm neerslag met SoLid Particles verwacht

Opgave 10:

De praktijk!

In opgave 10 gaat het om een kleine VFR tour door de Euregio Maas-Rijn, waarbij je je vlieg- en navigatie-skills op de proef kunt stellen. Maar vooral gaat het er om dat je de achternaam van een paar van onze leden aan hun woonplaats weet te koppelen.

De vlucht kan in elke simulator worden uitgevoerd, maar de mooiste sightseeing heb je met Microsoft Flight Simulator. Online vliegen is niet zo handig met deze vlucht omdat je de neiging zult hebben onderweg een aantal keren te pauzeren.

We starten vanaf het vliegveld van Aachen, Merzbruck genaamd (ICAO: EDKA). Hiernaast een afbeelding van de



best wel serieus uitziende Tower van Aachen-Merzbruck, die overigens te danken is aan de aanwezigheid van Belgische bezettingstroepen die hier tot 1955 gestationeerd waren.

EDKA is een “groen” veld, dat maakt het vertrek simpel, zonder procedures.

Of we nu van de 07 of van de 25 vertrekken: na de start klimmen we naar 1200 ft. En draaien rechts, respectievelijk links naar het AB-Kreuz Aachen. We voeren de complete vlucht uit op 1200 ft.

Vanaf het Autobahn Kreuz volgen we de A4, richting Nederlandse grens. We bereiken Laurensberg na ruim 1 minuut en draaien dan noord, ca. 015, en volgen de spoorlijn naar Herzogenrath.

Boven de kom van Herzogenrath, draaien we naar links en vliegen naar MAS VOR, 108.6 MHz, op R-320.

Even na deze draai naar links vliegen we over het woonhuis van het eerste clublid waar we de naam van zoeken. Noteer de eerste letter van zijn achternaam als antwoord op 10.1.

Vanaf MAS VOR volgen we radiaal 013. Bij DME15 vliegen we opnieuw over het woonhuis van één van onze leden. Noteer van diens achternaam de eerste letter bij 10.2.

We draaien naar links, heading 270 en na ca. 1 nm zien we de A73 beneden ons. Verderop zien we richting zuidwesten al de enorme koeltorens van de Clauscentrale. Daar vliegen we naar toe en volgen vanaf daar het Julianakanaal in zuidelijke richting. We komen nu op bekend terrein en volgen de route via BRAVO en SIERRA naar GOLF. Bij GOLF vliegen we opnieuw over het woonhuis van een lid. Noteer de eerste letter van diens achternaam bij 10.3.

Verder het kanaal en vervolgens de Maas volgend passeren we na INDIA Maastricht. Daar wonen ook een paar leden, maar die staan als Maastrichtenaar al vaak genoeg vooraan, dus die slaan we nu over.

Vorbij Maastricht overvliegen we PAPA.

Van PAPA vliegen we nu naar ZULU en passeren vlak bij ZULU de woning van 2 prominente leden van onze club. Noteer de eerste letter van hun beider achternaam bij 10.4 en 10.5, invullen in alfabetische volgorde.

Het Albertkanaal zien we nu naar het noordoosten aftakken en we gaan dat kanaal korte tijd volgen. We passeren VICTOR.

Ca. 1 nm na VICTOR buigt het kanaal naar het westen af; wij zetten nu opnieuw koers naar INDIA en vliegen daardoor voor de laatste keer over het woonhuis van één van onze leden. Noteer de eerste letter van zijn achternaam bij 10.6.

Als het goed is staan er nu 6 letters bij de punten 10.1 t/m 10.6.

Via GOLF doen we nu een keurige midfield approach op Beek en maken een mooi circuitje naar baan 21 voor onze landing.

We parkeren op de GA apron en wandelen naar het Grand Café Maastricht Airport om onder het genot van een drankje eventjes de oplossing van onze 2020 puzzel te vinden. Onze gesimuleerde wereld heeft gelukkig geen last van corona...

Vergeet niet tijdig je oplossing in te sturen.

Succes!

H - W - G - H - S - R V

En dan nu nog de oplossingen van de vraag van de maand:

1. B
2. A
3. C
4. A
5. A

Wist U dat.....

.....deze nieuwsbrief 25 pagina's heeft?

.....hier 5852 woorden voor zijn gebruikt?

.....Ben weer een heel leuk weerweetje heeft gemaakt?

.....Jan J ook een soort weerpraatje heeft gemaakt?

.....dit betrekking heeft op MsFs 2020?

.....deze opsomming van invloeden op het geprojecteerde weer je laat duizelen?

.....er inderdaad schitterend weerprogramma's zijn?

.....Anton na de alpenvlucht zijn mooie pak naar de stomerij heeft gebracht?

.....deze wasserij nog reinigde met het voor ouderen bekende klokzeep?

.....klokzeep nu niet meer een leuk presentje geeft?

.....ik eigenlijk ook niet weet of het nog bestaat?

.....menig lid van de FAA zich nu achter de oren gaat krabben?

.....dit gebeurt nadat ze de Eindejaarpuzzel hebben bekeken?

.....dat waarschijnlijk Wikipedia overuren gaat draaien?

.....Jan in zijn vuistje lacht want hij weet de antwoorden?

.....ik iedereen heel veel succes wens met het oplossen?

.....ik eigenlijk zo'n 30 oplossingen in mijn mailbox wil zien?

.....ik jullie fijne feestdagen wens en een goed uiteinde en nieuw begin?

Met groet

Henk Blösser

Secretariaat FAA/Beek