

Om diverse redenen kan een landingsprocedure op elk moment tijdens de laatstenaderingsfase worden onderbroken op beslissing van de piloot of de luchtverkeersleiding.

Tijdens de onderbreking van de landingsprocedure vinden verschillende acties plaats:

### **MISSED APPROACH OF “ONDERBROKEN NADERING”**

De onderbroken nadering is een procedure gevolgd door een piloot wanneer de nadering van een landing niet kan worden voltooid met een volledig stilstaand vliegtuig aan het einde van de landingsbaan. Instructies voor een onderbroken nadering kunnen door de luchtverkeersleiding (ATC) worden gegeven voordat de nadering wordt toegelaten. Als de ATC geen specifieke instructies heeft gegeven voor de nadering en een onderbreking van de nadering wordt uitgevoerd, moet de piloot de gespecificeerde onderbroken procedure voor de nadering volgen. Wanneer de piloot van mening is dat een onderbroken nadering kan optreden, kan hij, voordat hij de nadering inzet, een specifiek verzoek indienen bij de ATC.

### **DOORSTART**

De doorstart is de actie van de piloot van een vliegtuig om de gashendel volledig naar voren te duwen (of bij maximaal opstijgvermogen) bij stationair toerental of naderingsvermogen.

De doorstartprocedure is het onderbreken van de landing van een vliegtuig bij de eindnadering, dat opnieuw vertrekt om een nieuwe ronde (procedure in het Engels *go around* genoemd) of omleiding uit te voeren. Ze vindt plaats op initiatief van de piloot of de controletoren, wanneer landen niet mogelijk is:

- » doordat het vliegtuig geen toestemming heeft gekregen om te landen (bijvoorbeeld als er nog een ander vliegtuig op de baan staat);
- » doordat de landing gevaarlijk of onmogelijk is door een verkeerde nadering (hoogte of snelheid te hoog of te ver van de as van de baan);
- » doordat de piloot van mening is dat zijn vliegtuig niet goed opgelijnd of gestabiliseerd is, of dat er zich aan boord een extern probleem heeft voorgedaan (keukenkar niet bevestigd, nerveuze passagier);
- » of, bij instrumentvliegen, doordat de weersomstandigheden niet toelaten de landingsbaan op beslissingshoogte te zien is.

Deze actie wordt ook beoefend in opdracht van de instructeur als onderdeel van de opleiding van een studentpiloot of training.

### GO AROUND

Engelse vertaling in luchtvaarttaal van "doorstart" door "een ronde maken", hetzij een onderbreking van de landing. *Go around* is de term die wordt gebruikt in de radiocommunicatie om aan te geven dat een nadering of landing wordt onderbroken.

Een doorstart betekent dat het vliegtuig dat zich in de laatste landingsfase bevindt, een doorstart maakt om meteen terug hoogte te nemen en "opnieuw een ronde maakt" om terugte komen landen, dit zonder de landingsbaan te raken. Een doorstart kan worden geïnitieerd door de piloot die vliegt of op verzoek van de luchtverkeersleiding om verschillende redenen, zoals een onstabiele nadering, een probleem met het vliegtuig of een obstakel op de landingsbaan.

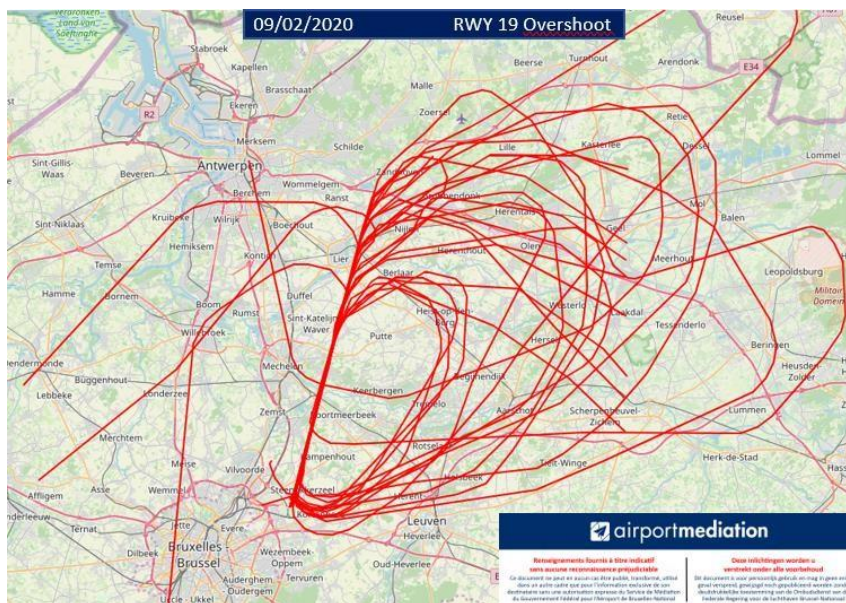
### OVERSHOOT

De *overshoot* is het resultaat van de doorstart, hetzij het overschrijden van de limiet van de landingsbaan of het landingsveld, bij de poging om een landing uit te voeren. De term betekent "overschrijden" en een *overshoot* onderscheidt zich op de radartracks door een lus die een nieuwe nadering van de landing initieert.

### TOUCH AND GO

Wanneer de piloot een doorstart maakt om terug op te stijgen na een succesvolle landing, nog voor het vliegtuig volledig stopt, spreken we over een *touch and go*-landing. Dit manoeuvre wordt vaak gebruikt bij de opleiding van piloten. Tijdens een *touch and go* raakt het vliegtuig op een gegeven moment de landingsbaan.

Zie hieronder de vluchtroute van een aantal *overshoots* die plaatsvonden op baan 19 op 09/02/2020. We herhalen dat het helemaal geen gevaarlijk manoeuvre is; de piloten en luchtverkeersleiders zijn perfect opgeleid in deze procedure. Het gaat er gewoon om de landingsprocedure in de laatste fase te onderbreken en aan vermogen te winnen om op een betere manier te kunnen landen met een perfecte stabilisatie hetzij op dezelfde landingsbaan of op een andere landingsbaan.



ARR 19 / DEP 25R (07:10-11:52 uur)

ARR 19 / DEP 19 (11:52-21:05 uur)

PRS om 21:05 uur

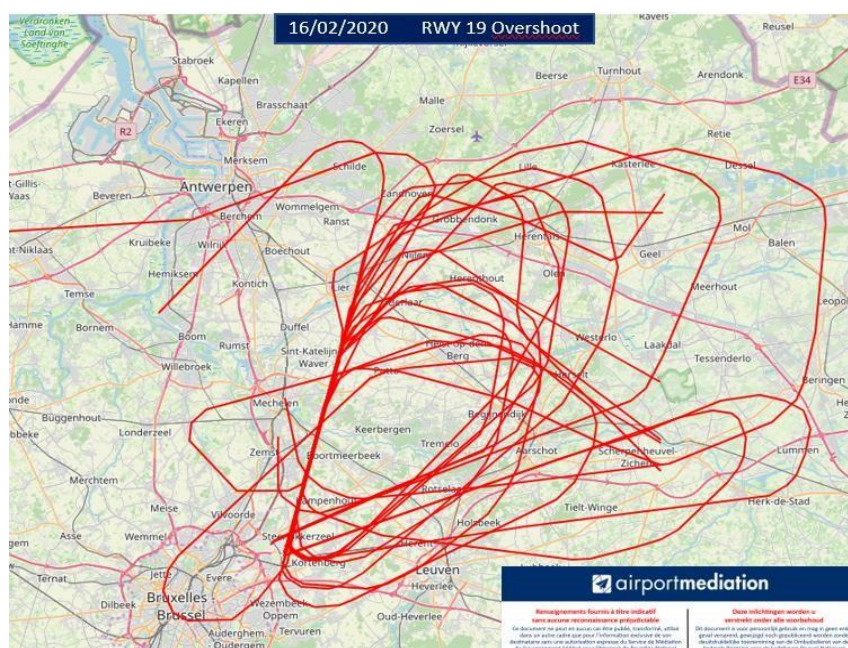
#### Overshoots op baan 19

	DATE	HOUR	A/D	RWY	AC TYPE	FROM	REGISTRATION	CALL SIGN
1	9/02/20	14:27	A	19	A320	Duitsland	OEIZL	EJU58JY
2	9/02/20	15:07	A	19	CRJ9	Italië	EIGED	BEL30Q
3	9/02/20	15:22	A	19	CRJ9	Duitsland	EIGEC	BEL63K
4	9/02/20	16:43	A	19	B738	Frankrijk	EIEBH	RYR2JX
5	9/02/20	17:05	A	19	A320	Rusland	VPBKP	AFL2628
6	9/02/20	17:19	A	19	A20N	Denemarken	SEROD	SAS1593
7	9/02/20	17:39	A	19	B738	Spanje	ECIDT	AEA1173
8	9/02/20	18:48	A	19	A320	Italië	EIDSG	AZA88Z
9	9/02/20	19:45	A	19	A320	Oostenrijk	OELXB	AUA3FG
10	9/02/20	20:35	A	19	A320	Duitsland	OOSNJ	BEL18V
11	9/02/20	20:47	A	19	B738	Marokko	EIEGC	RYR131V
12	9/02/20	20:57	A	19	A320	Israël	OOTCQ	BEL3290
13	9/02/20	21:02	A	19	A320	Spanje	ECMKO	VLG13KZ
14	9/02/20	21:05	A	19	CRJ9	Estonie	ESACJ	LOT2977

## Windcomponenten van zondag 9 februari 2020

UUR	WIND	GEM. WIND	WIND-STOTEN
15:00	210°	32	47
16:00	210°	33	45
17:00	210°	32	52
18:00	210°	30	46
19:00	210°	29	39
20:00	210°	28	41
21:00	220°	32	51
21:30	230°	30	45
22:00	260°	22	35

Hieronder vindt u de vluchtroute van een aantal *overshoots* die plaatsvonden op baan 19 op 16/02/2020, waarvan 4 vliegtuigen hun nadering op baan 19 hebben onderbroken om uiteindelijk op de banen 25L/R te komen landen waar ze over een extra lengte van 700 meter beschikken.



**De piloot blijft altijd de enige kapitein aan boord. Hij kan altijd een andere landingsbaan aanvragen en kan beter dan wie ook de situatie inschatten. De luchtvaartveiligheid en passagiersveiligheid werden nooit in gevaar gebracht, al deze operaties werden steeds perfect gecontroleerd en beheerd.**