PH-JBC wijkt op punten af van de DON en SKC, maar is wel gewoon een Cessna 172

De JBC is gewoon een Cessna 172, maar wijkt op onderdelen iets af van de lay-out die we gewend zijn. Daarom is het goed je te verdiepen in die verschillen, voordat je ermee gaat vliegen.

Voor het gemak hier een korte opsomming, die je niet ontslaat van je eigen verantwoordelijkheid om kennis te nemen van de POH en de manuals van sommige avionica. Beiden op onze website terug te vinden onder https://vliegclubhilversum.nl/flightplanning/checklists-manuals/

1. **Lay-out** cockpit dashboard

De 4 motor gauges zitten rechtsboven, in plaats van linksonder.
Globaal zitten de andere klokjes wel in de basic-six opstelling, met de G5 links van het midden in plaats van in het midden.

PH-JBC wijkt op punten af van de DON en SKC, maar is wel gewoon een Cessna 172

2. De **radiostack** kent deels andere apparatuur dan de beide andere Cessna's

Bovenin het Audio Control System, de KMA20
Zie de manual op
https://vliegclubhilversum.nl/documents/2021/10/KMA20-Audio-Control-System-PH-JBC.pdf

De radio is gelukkig een bekende, de Garmin GNC 255A/255B.

De transponder is weer anders, een Garmin GTX 330/330D, die ook anders werkt dan de bekende Garrecht.
https://vliegclubhilversum.nl/documents/2021/10/Garmin-Transponder-GTX-330-PH-JBC.pdf

3. De **Flaps**
De 172M kent de oude maximale flapsetting van 40 graden. Bij de DON en de SKC is die teruggebracht naar 30 graden. Waarmee de MTOW iets omhooggaat.
Voor de JBC, in de serie 172M, bestaat nog geen 'supplemental type certificate' (STC) voor de wijziging van de flapsetting. Dus we kunnen de maximale flapsetting niet terugbrengen naar 30 graden. De MTOW voor de JBC blijft daardoor op 1.043 kg.
Advies, gebruik de 40 graden setting standaard niet, tenzij je deze heel bewust wel wilt selecteren.
De bediening van de flaps is ook anders bij de JBC ten opzichte van onze andere Cessna. Het is een kantelknop, die je naar beneden moet vasthouden, totdat je de gewenste klepsetting hebt verkregen. Rechtsboven deze knop, zit een meter waarop de graden zijn af te lezen, maar gewoon kijken en/of tellen kan ook. Omhoog is de knop naar boven trekken. Maar pas op (!) als de gewenste stand is bereikt, moet je de knop *actief* in de neutraal (midden) stand zetten. Als je dat vergeet, blijft de elektromotor lopen totdat de flapsetting nul is geworden. Dat kan vervelend uitkomen als je wilt doorstarten op short final. Dus check dat je de knop op neutraal zet als je de juiste setting hebt bereikt.

PH-JBC wijkt op punten af van de DON en SKC, maar is wel gewoon een Cessna 172

4. Motor
   De C-172M is uitgerust met een 150 pk motor (Lycoming O-320-E2D), in afwijking van de meer bekende 160 pk motor van de latere Cessna's. Zijn leeggewicht is ca 50 kg minder dan die van de SKC en DON. MTOW is 1.043 in tegenstelling tot de 1.092 kg van onze beide andere Cessna's. Bereken uiteraard de juiste W&B voor vertrek, op de site staat het nieuwste Excel voor het gemak van die calculatie.
   https://vliegclubhilversum.nl/documents/2021/12/W_and_B_Versie_7.04_EFIS.xls
5. **Deurklink**
   Niet spannend, maar goed vooraf te realiseren, de deurklink zit erg ver naar achteren als je op de stoel zit. Even wennen om die goed te bedienen.

6. **Pantoffels**
   De bij de aankoop aanwezige wielkappen zijn op verzoek van het bestuur verwijderd. Op ons grasveld zijn ze te kwetsbaar, wat met regelmaat tot klachten aanleiding geeft.