

HECHTEL- EKSEL- O V E



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr **36**

Negende jaargang
Oktober 2011



Woordje van de voorzitter...

Beste Clubleden,

Met de winter voor de deur, is het goed even terug te kijken op het voorbijgevoerde zomerseizoen. In de maanden juli en augustus heeft het weer nogal wat roet in het vliegereten gegooid, maar september was gelukkig beter.

Dat heeft geleid tot een succesrijke airshow, waarbij door een plots sterfgeval de Spanjaarden verstek moesten laten gaan, maar doordat de Belgische Luchtmacht een tandje bijstak, was het programma al bij al voortreffelijk.

Dankzij de inzet van U allen en van een grote groep vrijwilligers blijft de show aantrekkelijk voor velen.

Twee weken na de show was er de tweede editie van onze clubuitstap, die bij stralend weer voortreffelijk verlopen is. Het museum van vliegpienaar Gianni Caproni in Trento is zeker de moeite, maar de kennismaking met Colorno, Verona, Padova en Venezia en last but not least, Bergamo blijven in onze herinneringen. Het wordt uitkijken waar Gilbert in 2012 mee uitpakt.

Op de toestellenmarkt is er ook voortdurend beweging. De An II zit momenteel in Zwitserland en zal daar waarschijnlijk blijven. Stefan vliegt ondertussen met een schitterende Slingsby. En Gerry werkt enthousiast door...

En voor wie het nog niet aangeschaft heeft: het boek van 35 years of Sanicole airshow is nog steeds te koop ten voordele van het zorgcentrum 't Weyerke in Heusden-Zolder.

Nicole Plees
Voorzitter

Ons oudste lid in de kijker.

't Is al een tijdje geleden dat hij een regelmatige en actieve verschijning was in de club maar dat neemt niet weg dat er dikwijls nog naar hem wordt gevraagd of over hem wordt gepraat.

Dubbel plezierig wordt het dan als hij in hoogst eigen persoon toch nog eens "binnen springt" en van de gelegenheid gebruik maakt om intens te genieten van een lokale navigatievlucht.

Met z'n 89 jaar is hij de "Nestor" van de club. Sinds begin dit jaar nam hij zijn intrek in een verzorgingstehuis waar hij sinds de eerste dag zo ongeveer de lieveling is van iedereen waarmee hij in contact komt. Regelmatig weerklinken zijn orgelmelodiën door de gebouwen en hier en daar zal er ook wel meegezongen worden. De altijd goedlachse Cleo stelt het dus opperbest. Dat mocht ook Rudy ondervinden toen hij hem eind augustus een bezoek bracht. Buiten de blakende forme waarin hij verkeerde viel het bijzonder op dat zijn kamer aardig op het clubhuis van een vliegclub lijkt. Muren vol met foto's van vliegtuigen en mooie Sanicole herinneringen. Stel je voor dat je dan ook nog een paar flessen van je "godendrank" cadeau krijgt en je waant je zeker in de zevende hemel.

Dat was voor onze vliegenier-organist-levensgenieter zeker en vast het geval, bijgevoegde foto ligt er niet om.

Langs deze weg onze allerbeste groeten, dikke zoenen van de dames, veel leesgenot in deze Fly-Over en kom snel nog maar eens langs kerk.

So long

Francis



Inhoud



1. Bij de cover:
RV-10 met wankelmotor Högnas
2. Woord van de voorzitter
3. Mededelingen van het bestuur
Gerard Van Eijk
4. Wist u dat -
Daniel Branche
Agenda
- 6-7. Hup, hup weer een vlooiensprong
- 8-9. Overtrek
10. 4 dagen vliegen in Duitsland
11. Högnas 2011
Airshow 2011

Redactie:

Francis Bensch, Paul Paeleman, Cees van den Hoek, Bart Verhees, Luc van de Maele, Geert Lemmens, Hilde Willems.

Aeroclub Sanicole

Kamperbaan 165, 3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39 - Fax 011/34 88 71
Web: www.sanicole.com - Mail: info@sanicole.com

Familienieuws

Na een tijdje niets van zich te laten horen heeft onze oouevaer zich opnieuw van zijn beste kant getoond.

Op 14 juni zorgde hij er voor dat Bram een zusje Ella kreeg en dat Lynn en Bart Janssens - Bensch de gelukkige ouders werden en dat opa Francis nu, méér dan ooit, bij oma moet slapen.

Enkele weken later, meer bepaald op 6 augustus vloog onze delivery service even langs bij Lore en bezorgde haar een zusje Lien. Fiere papa en mama zijn Wim en Natalie Loomans-Waegeneers.

Over opa en oma bereikte ons geen nieuws.

Aan al deze blije mensen onze allerhartelijkste gelukwensen.

Mededelingen bestuur/OPS...

Solisten.

Jan van Lindt zaterdag 6 - 08 - 2011

Joris Palmans zondag 7 - 08 - 2011

Geslaagden:

Roel van de Hurk is geslaagd voor PPL (A)

Jan Rotsaert is geslaagd voor het Theorie-examen.

Dave Oostvogels is geslaagd voor het Theorie-examen

Theoriecursus

De Theoriecursus startte zaterdag 15 oktober om 10.00 uur in het clubhuis. De eerste bijeenkomst duurde tot 12.30 uur.

De agenda van deze bijeenkomst zag er als volgt uit:

Clubinformatie

Inschrijving van de kandidaten:

Lesrooster

Lesmateriaal en boeken

Examenstof

Examenprocedure

Praktijklessen.

Varia

Website

Sinds woensdag 16 september is de website van de club actief.

Dit is een eerste invulling van de verschillende rubrieken. De komende maanden worden er tekst en foto's aan verschillende rubrieken toegevoegd.

Openingstijden en havenmeesters

Via mail ontving u een schema van de openingstijden en havenmeesters die van dienst zijn voor de komende periode.

Wij verzoeken u om zo weinig mogelijk van dit schema af te wijken en te vliegen binnen deze openingstijden.

Ter herinnering

- Het vliegveld EBLE sluit op sunset. Dus niet op sunset +30 minuten !!
- Het vliegveld is ook voor eigen leden PPR.
- Havenboek correct en volledig invullen. In de

kolom " Pilot in Command" dient 1 naam ingevuld te worden.

Een gebreveteerde die rechts zit kan zijn naam als passagier in de kolom " Remarks" schrijven, dit hoeft echter niet.

Als het een instructievlucht betreft schrijven zowel instructeur als leerling hun naam in het havenboek in de kolom " Pilot in Command " met de vermelding " scholing" in de kolom " Remarks "

- Voor navigatievluchten wordt een globaal overzicht van de geplande route in het havenboek vermeld in de kolom " Remarks" .
- Als men 's avonds niet terugkeert naar EBLE geven we dat voor vertrek door aan de havenmeester.

Deze afspraken zijn in de pilotenvergadering gemaakt en aangenomen. (n.a.v. de crash met de OO - ACS)

Deze herinnering n.a.v. een recent incident op ons vliegveld.

Geert

De fatale vlucht van Gerard van Eijk



tuig naar Lelystad verhuisd, omdat hij daar een inspectie wilde laten uitvoeren aan zijn vliegtuig.

Dinsdagavond 2 augustus rond 17.30 uur kre-

gen wij in de club een bericht over een crash in Lelystad. Het gecrashte vliegtuig was een YAK en er was een persoon omgekomen. Al snel kwam er meer nieuws en werd het duidelijk dat het om RA 01428 ging en dat de piloot hoogstwaarschijnlijk Gerard was.

Korte tijd later werd bevestigd dat het Gerard was die bij de crash om het leven was gekomen.

Woensdag 3 augustus zijn Nicole en Gilbert naar Anna, de partner van Gerard, gegaan om de informatie uit de eerste hand te krijgen en om haar steun en hulp aan te bieden.

Dinsdagavond zijn er clubleden naar de avonddienst geweest en woensdag is er een delegatie van de club naar de crematie gegaan om Gerard een laatste eer te bewijzen... Beide diensten waren druk bezocht en erg goed verzorgd.

Om 13.15 uur stipt kwamen 2 Yaks over het

crematorium die een missing-man formation vlogen.

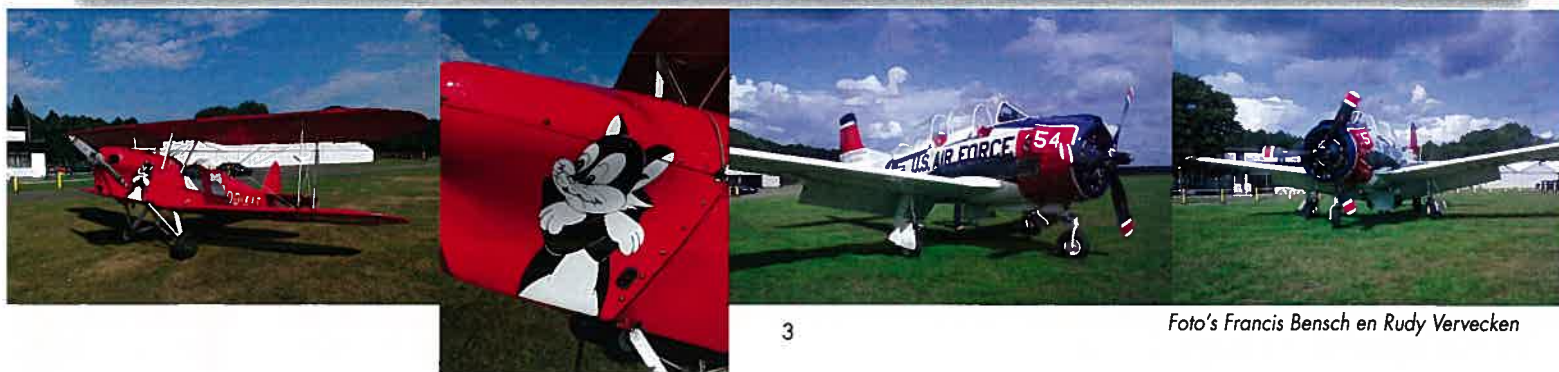
Iedereen is natuurlijk benieuwd naar de ware toedracht van het ongeval. Niemand is gebaat bij onvolledige informatie of halve waarheden.

Uit piëteit voor de nabestaanden is het ongepast om bepaalde informatie direct na het ongeval naar buiten te brengen. Om het voorgenoemde te voorkomen is in Nederland een deskundige onafhankelijke organisatie opgericht die met een objectieve verslag naar buiten komt als het onderzoek is afgerond.

Jammer genoeg zijn bij dit ongeval verschillende media, maar ook individuen erg onzorgvuldig te werk gegaan.

Geert

Opgemerkt bezoek aan EBLE ...



Wist u dat ...

- Door een noodlottig ongeval ook dit jaar weer een clublid is verongelukt
- We ons hierdoor nogmaals realiseren dat onze gemeenschappelijke hobby niet zonder gevaar is
- We ons elke keer opnieuw moeten bewust zijn, dat we elke seconde alle aandacht bij het vliegen houden
- We desondanks ook ontzettend kunnen genieten van alle zaken die hierbij aan de orde komen
- Het samenspel van strikte procedures en bijna volledige vrijheid in de lucht, de piloot zo aanspreekt en het vliegen zo veel voldoening geeft
- het binnen enkele maanden weer tijd is om even stil te staan bij het persoonlijk in regel stellen van lid-, huur- en standgelden?
- daarover via onze spiksplinternieuwe website ten gepaste tijde zal gecommuniceerd worden?
- je op die website ook nog ander nieuws over onze club kan bekomen?
- sinds enkele weken verschillende leden zijn aangemaand om na 19 uur en voor zonsopgang rustig in het clubhuis te blijven en zich niet te wagen op ons vliegveld?
- dit alles te maken heeft met de jacht op wilde varkens?
- wij, om voor de hand liggende redenen, hier geen namen publiceren?
- het boek over 35 Sanicole International Airshow van de hand van Gilbert ter beschikking is voor slechts 15 euro per exemplaar?
- dit een echte aanrader is voor iedereen die ook maar ooit bij deze organisatie betrokken is geweest?
- dit inmiddels weer het laatste nummer is van een jaargang Fly-Over?
- er op volgend nummer jaargang 10 zal staan?
- In Duitsland diverse veldjes liggen waar de bezoekende piloot met meestal zeer weinig landingsgeld een enthousiast onthaal te wachten staat
- Zeer gastvrije ontvangst, goed en betaalbaar eten en drinken en zelfs overnachting met tent wordt aangeboden
- Rob en Cees deze ervaring kortgeleden op de velden EDLI; EDHC; EDWK; EDWR en EDWO hebben opgedaan (zie ons korte reisverslag elders in de FO)

Blijvende herinneringen aan Daniël Branche.

Zoals ik het nu inschat was Daniël een man van in de zeventig jaar, toen hij lid werd van Aero-club Sanicole.

Hij had een Bébé Jodel, die op dat moment op het vliegveld van Diest stond.

Daniël had een oefenvergunning en liet het vliegtuigje door Luc Adriaensens overvliegen, naar Sanicole, want EBLE zou zijn nieuwe thuis-haven worden. Ik had toen de indruk dat Daniël op dat moment niet onder toezicht van een instructeur vloog. Dat gebeurde in vroegere jaren wel vaker. Op Sanicole werd hij toegewezen aan instructeur Willy Renson. Dat maakte voor Daniël eigenlijk geen verschil, want Willy liet hem volledig vrij in zijn doen en laten.

Daniël bood Wim Marchal en mij aan om zijn vliegtuig eens te proberen. De jodel vloog prima. Het was een eenpersoonsuitvoering met een slee (zonder staartwiel) en zonder remmen. Dat was geen probleem, maar wat ons niet aanstond was de "viskom-look". Er stond nl. een canopy op die waarschijnlijk in vroegere tijden had gediend als viskom. We hadden het al eens ter sprake gebracht bij Daniël en hem voorgesteld het bolletje eraf te halen en alleen een klein windschermpje te monteren. Dat zag er stoer uit. Daniël vond het blijkbaar niet zo belangrijk en wij hebben de modificatie toen zelf aangebracht en enigszins verwonderd zei Daniël dat hij het ook wel mooi vond. Van toen af werd er zonder canopy gevlogen.

Daniël is in 1917 geboren en heeft de luchtvaart anders gekend dan wij. Proberen, nog eens proberen en 't lukte of mislukte. Zo werd het niet zo nauw genomen met propellers. Daniël regelde het toerental door de tippen van de propeller in te korten. Links een stukje eraf zagen, rechts een stukje eraf en proberen of de prestaties verbeterd waren. Hiervoor werd de propeller niet eens gedemonteerd van de motor.

Al na korte tijd was Daniël een vast onderdeel geworden van het zondagmiddagvermaak op Sanicole. De voorstelling begon als Daniël van het terras naar hangar II ging. De hangar werd opengemaakt, de Jodel werd bij de sleep genomen en met de sleep op de schouder trok Daniël het vliegtuig op het gras voor het terras. Gekleed in vliegoverall en leren muts begon het startritueel. Na vergeefse startpogingen werd, de met olie doortrokken, houten gereedschaps-



kist te voorschijn gehaald en werden de bougies schoongemaakt of vervangen. De bougies die vervangen werden kwamen in de houten kist terecht en hadden hooguit twee weken rust, want na enkele weken werden ze weer gemonteerd. Soms koos Daniël voor de harde aanpak. Er werd een zwarte keukenhanddoek uit de houten kist tevoorschijn getoverd en op het gras uitgespreid. Vanaf het terras gezien leek het wel een goocheltruc. Gespannen waren alle blikken op Daniël gericht. Cilinder eraf, zuigerveer vervangen, monteren en een uur later vloog de Jodel. Ik denk niet dat hij Luc van de Maele of Maurice Smets kende of wilde kennen.

Het waren mooie tijden. Iedereen wist dat het eigenlijk niet kon wat hij deed, maar hij was een levende legende. Door hem te begeleiden en te sturen, zonder hem te kwetsen heeft Daniël tot op hoge leeftijd kunnen vliegen en genieten van de vliegerij.

Op 22 juli 2011 is Daniël op 94 jarige leeftijd overleden.

Ondanks de erg late kennisgeving is Gilbert namens onze club naar de begrafenis gegaan.

Dit is erg gewaardeerd door de nabestaanden.

Geert.

AGENDA 2011

Zaterdag 12 November 2011

Helpersfeest

Zaterdag 19 November 2011

Werkdag 6

09.00 - 14.30

Om het lijstje van droevig nieuws te vervolledigen moeten we ook nog het plotse overlijden melden van Mevrouw Ingrid de Hoogh, echtgenote van Herald. Door dik en dun steunde zij haar echtgenoot in de beleving van zijn hobby. Steeds vriendelijk en opgewekt, altijd klaar om te helpen waar het kon, zo zullen we haar herinneren. Namens de club onze blikken van innig medeleven aan Herald.

adGRAY

LED's illuminate your life ...



- Industriële LED-verlichting (high bay voor bedrijfshallen)
- Architecturele verlichtingen
- LED vervanglampen en LED-TL buizen
- FlexNeon. Energievriendelijk alternatief voor Neon lichtreklames

www.adGRAY.com

STYL AVIATION



- 50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS
- IMPORT- EXPORT INSPECTIONS
- THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER
- DIAMOND SERVICE CENTER
- FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES
- OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES
- HANGAR & OFFICE RENTAL

WWW.STYLAVIATION.COM
AVIATION.COM
AIRCRAFT MAINTENANCE

STYL AVIATION • LUCHTHAVENLEI 1, P.B. 34 • ANTWERP AIRPORT, 2100 DEURNE • BELGIUM
+32(0)3 322 75 22 • INFO@STYLAVIATION.COM • WWW.STYLAVIATION.COM

Hup, hup weer een vlooiersprong

ja, navigeren lijkt er wel op. Vertrekken, een beetje aan dat venstertje uitkijken en weer landen.

Persoonlijk vind ik de dagtrips nog het best omdat ge dan praktisch zeker kunt zijn van het weer. Als het u niet aanstaat kunt ge nog altijd pinten drinken en vissersverhalen uitvinden.

Als het om een week gaat en er geplande tussenstops inzitten is het wel een ietsje anders dan een koffieke gaan drinken op de Keiheuvel.

Het begon met de aankoop van kaarten in Friedrichshafen. EBEH, ED-1,2,3 en ED-4, EK, EKES-1 en 2, AC-ICAO Stockholm, ICAO Helsinki West, Jeppesen Baltic 1 en 2 en EP-1.

Het plastieke zakje dat ik gratis meekreeg was, gevuld, ongeveer 300 Euro waard. Als ge de volgorde van de kaarten even doorhebt dan kunt ge de reis vermoeden. Over Nederland en Duitsland naar Denemarken. Dan naar Zweden en Finland en via de Baltische staten en Polen terug over Duitsland naar EBLE.

Bart en Karel beginnen te plannen.

Eerste halte: Stauning, de internationale KZ fly-in. Daarna naar Skövde in Zweden en het idyllische Visingsö. Vandaar over Mariehamn naar Tampere waar ik een vriend en europabouwer ken. Verder zuidwaarts naar Riga en via Pociunai in Litouwen naar Polen in het onbekende Torun. Het laatste stuk zou gaan over het Noord Duitse Rügen en kust om in zuidwestelijke richting huiswaarts te fietsen.

Als het mooi weer is zijn de lijnen snel getrokken op de kaarten. Het wordt echter nooit strikt gevolgd wanneer de weergoden anders beslissen.

Op vrijdag 10 juni kwam Jan Gielkens ons rond 9u30 uitwuiwen als havenmeester. Markant hieraan is dat hij de enige havenmeester was die we de volgende week zouden tegenkomen.

Na drie uren en 12 minuten landen we op Stauning na een mooie vlucht over de Duitse Bucht in stralende zon. Onze boterhammen gingen eraan en we schreven in voor het avondmaal dat traditioneel bestond uit geroosterd varken met allerlei salaatjes en sausjes. Het moet gezegd dat de participatie aan de rally niet was wat het ooit geweest is en dat er zaterdag geen show gevlogen zou worden. Dus beslisten we om zaterdagmiddag verder te trekken om het slechte weer voor te blijven.

Zaterdag 11 juni was Jutland een patchwork in de zon, maar boven Zweden hing een koud front, stationair, dwars op de richting die wij wilden vliegen. In de omgeving van Falköping



Stauning

stegen de wolken op uit het bos gelijk Bart dat zo mooi zei. Noord-west gezocht naar een doorgang, maar helaas, we stranden op een vliegveld nabij een Saab fabriek in Trolhättan-Värenborg. Een baan van 1000m met ILS en alles erop en eraan maar geen kat te bespeuren ook niet in het clubhuis. Wat druilerige regen hield ons op en de blauwe hemel in het zuidwesten weigerde halsstarrig dichterbij te komen. Na een telefoontje met Stefan Ingemarsson, de man die ik moest hebben in Skövde probeerden we nog maar eens langs het noorden over het grote meer Vänern. Helaas, hier kwamen de wolken uit het water. Dan maar terug naar de Saab fabriek waar Bart een mekaniker vanonder een werkbank wist te halen.

Na ravitailering met autobenzine vlogen we dan maar zuidwaarts waar het weer nog goed was. Het romantische Visingsö zullen we helaas niet halen. Borås wordt het met 800 x 18 asphalt. Geen radio en er was wel volk maar het vliegveld was gesloten. Voor de "umwelt" moesten ze sommige week-ends dicht en dat was nu juist met Pinksteren. Het werd ons niet kwalijk genomen en we kregen zo stilaan de indruk dat ze in Zweden vele mooie vliegvelden hebben; maar dat er niet gevlogen werd. In de hangaar twee Pik-20Es en ze vroegen wanneer ik die kwam vliegen. Ze brachten ons naar een mooi stadje waar we lekker aten en daarna met de bus terug en een wandeling van 5 km naar ons vakantiehuisje dat ons goedkoop ter beschikking werd gesteld.

Zondag 12 juni naar Skövde waar we Stefan ontmoeten die speciale leidingen maakt voor de koeling van de cilinderkoppen van de Rotax. 's Middags lekker vis gegeten en we besloten door te gaan zuidelijk van Stockholm over ontelbare eilandjes, zeiljachten en zelfs een cruise-schip naar Mariehamn in goed weer.

Over het laatste stuk water was er bijna geen horizon te onderscheiden in de verte. De roze-granieten baan van Mariehamn was een welkome afspanning, maar duur.

Om zeker te spelen nam Bart nog 7 liter avgas erbij aan 3 Euro per liter en dan naar Tampere. Van verre zagen we een versleten CB rechts van de route die wij volgden. Die kwam gelukkig niet korter bij en wij kregen een strait-in op een groot vliegveld dat ook nog een militaire operationele basis is.



Nordic midnight

Raimo stond ons op te wachten. Zijn vliegtuigje stond er in een grote tent die als hangaar dienst doet. Ik vroeg of we daar ons matrasje mochten spreiden voor de nacht. Ge moogt mijn aanbod afslaan als ge het niet goed genoeg vindt zei hij; maar Marke en de kids verwachten u thuis in Lempaala en ik breng u daar met mijn grote BMW. Na het avondmaal bij het meer waren wij een beetje verrast dat het maar niet donker werd. Raimo nodigde ons uit op een echte Finse sauna die duurde van middernacht tot drie uur met regelmatig een duik in het meer. De temperatuur van het water was maar liefst 24°C al was dat meer groot en diep (20m verderop). Uitgekookt gingen we dan met de ochtendzon naar bed om heerlijk te slapen.



Met Raimo in Tampere

Maandag 13 juni. Wat we ook probeerden uit de PC te halen; het was enkel rotweer en gelukkig hield Raimo ons aan de draai en gingen we ook even naar de stad om inkopen te doen. 's Avonds lekker gegeten (smoked salmon) en vroeg naar bed om op tijd weg te kunnen als het weer ook maar effen meewilde.

Dinsdag 14 juni. Het was nog één uur voor we airborne waren. Het ging eventjes tot 800' maar zuidwaarts trok het dicht. Bart maakte een scherpe bocht naar links omdat ik rechts achter hem hing. Dat kon ik niet volgen en daarom besliste ik om top te gaan en zoals de afspraak was zouden we mekaar terugzien in Hanko. De tijd om de tower dat allemaal uit te leggen was er niet. Zo deden we onze communicatie maar in het nederlands en melde ik Bart dat op 4000' kon gevlogen worden met een verbetering naar het westen. Vijf minuten later kon ik terug naar 1800' onder de wolken en vooruit naar Hanko. Daar was geen radio en ook geen kat te bespeuren. Na een kwartier kwam ook Bart aanzetten en het vluchtplan voor Riga werd afgemeld. Een weinig later komt een man zich voorstellen: Ulf Johansson. Hem werd van Tampere gevraagd of we wel degelijk geland waren. Aangezien het weer daar ook verslechterde toonde hij ons de mogelijkheid om daar te overnachten. Dat stond ons wel niet erg aan omdat we dan in dat slechte weer bleven rotzooien. Opnieuw een vluchtplan gemaakt voor Riga en naar het einde van de startbaan wachtend op een gaatje in het regengordijn.



Over de Golf van Riga

We zouden onmiddellijk om top gaan en boven het water hadden we eerst Helsinki en dan met Tallinn geen enkel probleem. Boven de eilanden in de Golf van Riga konden we afdalen naar 2500' om dan eindeloos te turen naar een horizon met af en toe een vrachtboot. Zou dat water

ook een temperatuur hebben gelijk het meer in Finland? Ge kunt het maar best nooit weten. Riga vectort ons eerst oost en dan zuid naar reportingpoint Parks. Vandaar over op frequentie Spilve en een oud russisch vliegveld vlakbij de stad is ons gegeven met vriendelijke mensen.. Of de man die goed engels sprak gene Igor Ipatov kende, een goede vriend van mij? Igor is al twee jaar geleden gestorven; waarschijnlijk kanker! Dat was wel een emotionele opdoffer. Gelukkig werd er onmiddellijk vriendschap gesloten met een groep Duitsers die Bart's Delta-1 in hun fototoestel duwden. Daarna vonden we mekaar terug in het hotel voor het bier en het avondmaal. Het kon misschien nog gezellig worden maar wij waren moe en ik wilde 's anderen daags de mooie stad tonen voordat we verder zouden vliegen naar het zuiden.

Woensdag 15 juni. Riga is een oude Hansastad met mooie gebouwen prachtig gerestaureerd. Een deel is markant voor zijn architectuur in Jugendstil en daar toevallig de Belgische ambassade. Na de wandeling autobenzine getankt in tweemaal op- en afrijden met de man van het vliegveld en met mooi weer, een beetje heilig, op naar Pociunai in Litouwen. Of Priënai is ook goed als locatie voor de fabriek waar ze de LAK zweefvliegtuigen bouwen.

Er stonden dan ook een twintigtal zweefvliegtuigen buiten en in de grote loodsen stonden er nog eens zoveel. Het veld was mij bekend van in de tijd dat de Russen er nog meester waren. Nu was er een verharde baan bijgekomen en de rest is grasveld zo'n 1,5 x 1,5 km groot met zwembad en restaurant. Voor zeven ganse Euros hadden we gegeten en gedronken en al was het een bescheiden burger met salaatje, het was snel en goed. Autobenzine getankt met de mekaniker Vitas en dan vluchtplan op gemaakt naar Polen, Torun, een stadje uitgekozen vanwege het nabije zweefvliegveld. Eerst aanmelden op het reportingpoint Boksu en dan even wachten op communicatie van Olsztyn, gelijk de radio-ontvangst tijdens de oorlog. Het was warm en zonnig en de vlucht uneventfull boven het prachtige landschap met meren en velden groter dan vliegvelden en uiterst geschikt voor eventuele buitenlandingen als ge toevallig niet boven een groot bos vliegt. Rond 7u30 's avonds: Torun radio, request landing information...!! Bart, dat is weer hetzelfde, geen radio en waarschijnlijk geen kat te zien. Er zijn twee banen, de 02 ligt tegen de wind, we pakken die maar. Zo gezegd, zo gedaan. In short final hoor ik wel iets op de radio dat ik veronderstel moest pools zijn. Wij backtracken op de lange baan naar de instellingen en daar staat een ULM geduldig te wachten tot we de runway 29 in use verlaten hadden. En alsof we een bel hadden doen rinkelen kwamen er van overal mensen opdruken en ze begonnen ook nog te vliegen, zelfs een ballon werd warm gestookt en Bart moest een extra rondje vliegen voor de fotografen. Iemand hielp ons met zijn wagen aan autobenzine zonder lood. In het vliegveld-

gebouw konden we goedkoop logeren en eten. 25 Euro voor de kamer met 2 bedden en douche. 21 Euro voor de twee schotels varkensribbetjes met elk een halve liter bier. Anders dan het Polen wat ik vroeger gekend had toen ge uw ruitenwissers moest afnemen om ze 's anderen daags niet kwijt te zijn.



Belangstelling in Torun

Donderdag 16 juni. We hadden het oude middeleeuwse stadje moeten bezoeken maar het onweer boven West-Duitsland baarde ons enige zorgen zodat we wijselijk beslisten om er zo vroeg als het kon van door te gaan naar Maagdenburg. Rügen zal voor een andere keer zijn. Bremen met hun typische groet: moing moing leidde ons noordelijk door de TMA van Berlijn en met mooie cumuli in het zwerk landden we op de gloednieuwe baan in Maagdenburg. Loodvrije benzine op het vliegveld en Italiaans restaurant waar we snel een spaghetti nuttigden. De laatste meteobeelden waren niet te onderschatten. Daar hing zwaar weer op ons te wachten. Het was ook een donderdag. Aangezien het zich van het zuiden naar het noorden verplaatste besloten we eventueel zuidwaarts uit te wijken voor zover er voldoende ruimte beschikbaar zou zijn om een uitwijkvliegveldje aan te doen. En ja zuidelijk van Gütersloh ging het langs de regengordijnen voorbij. Van Dortmund tot Düsseldorf was het zo zwart dat de heksen van hun bezemsteel afstapten. Mijn zweefvliegminnend hart wist dat aan de rand van dat geweld sterke stijgwinden zitten. De turbulentie kan hevig zijn maar met motor op traagloop en indicated 120 knopen ging het in geen tijd omhoog van 2500' naar 4500', misschien wel 30 km ver. Ik genoot ervan zodat Bart me op een zeker ogenblik moest terugroepen naar de werkelijkheid en onze richting. Naar beneden recht naar Köln-Bonn waar we niet door de CTR mochten. Het ging nog net eromheen te vliegen naar Bonn-Hangelar en vandaar met toestemming over Norvenich richting Maastricht. Daar tussen twee fikse buien door naar EBLE. Bart kon nog in stralende zon afbouwen en ik maakte F-PKRL vast met regenjasje aan. Eerst een witte van het schab en morgen kom ik wel terug om dat varkentje te wassen; want met de nakende bui gaan de insecten op de aanvalsboord er gemakkelijker af.

Samengevat deden we het in 5 vliegdagen op 6 met 23 uren achter de knuppel een rondreis van 4500 km. En het is gelijk de boer zegt: hooien met mooi weer is gemakkelijk; maar als het nat is...!

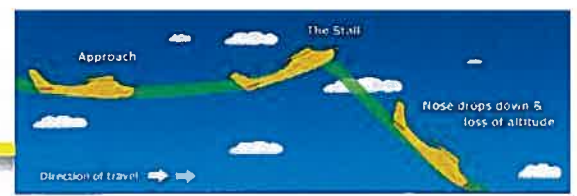
Formation:

Karel Vranken F-PKRL

Bart Verhees F-PDHV

Europa XS, wingman Delta-1, leader

Overtrek



Vermits "overtrek" in het verleden toch al vaak de oorzaak is geweest van menig ongeval, wil ik hieraan toch wel eens een artikel wijden. Vooral in de veronderstelling dat iedereen het verschijnsel nog beter leert te begrijpen. Hopelijk draagt dit ook bij om in de toekomst accidenten mee te helpen vermijden.

Overtrekken (te hard trekken aan het hoogteroer) is een kwestie van een té grote invalshoek, de luchtstroom volgt dan niet meer de bovenkant van de vleugel maar gaat wervelen, lucht van de onderkant van de vleugel stroomt ook in het ontstane vacuum.

Het gevolg is een sterk liftverlies en verlies van besturing met de rolroeren, het vliegtuig valt dus. Er treedt ook een verschuiving van de lift op naar achter waardoor de neus omlaag wil, hoewel dit vaak weer gecompenseerd wordt doordat het moment ook wegvalt.

De weerstand van de overtrokken vleugel neemt ook toe en daardoor kan, als een vleugelheft overtrokken is, het vliegtuig gaan gieren, een vrille is het gevolg.

Nu is wel of niet overtrekken alleen een gevolg van de invalshoek maar de reactie van het vliegtuig hangt van heel veel factoren af, zoals:

- Vleugelprofiel**
- Vleugelplanvorm**
- Tipverdraaiing**
- Configuratie**
- Kielvlakgrootte, profiel en afstand tot zwaartepunt**
- Massaverdeling**

Vliegsituatie:

- bocht of niet
- flaps wel/niet
- roeruitslag

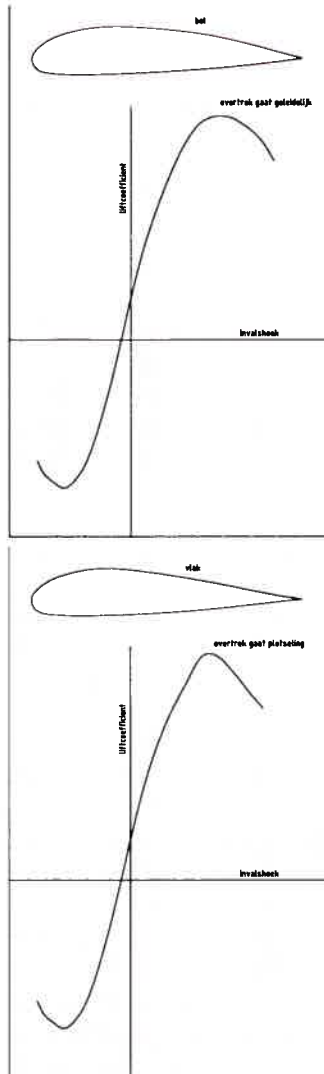
Vleugelprofiel:

Als een vleugel overtrekt hoeft hij dat niet per se over de hele koorde te doen, meestal begint het aan de achterlijst en kruipt dan naar voren bij grotere invalshoek.

Als piloot voel je dan de overtrek aankomen door bv buffeting of wegzakken van het toestel, er is dan nog iets aan te doen.

Profielen met dit effect hebben richting achterlijst een bolle bovenkant, de afbuiging die de lucht moet maken neemt dan over het profiel geleidelijk toe en als het teveel wordt begint eerst de achterlijst.

Sommige vliegtuigen, zoals bv de Extra 300 hebben na het dikste punt een plat vlak. De overtrek moet bij deze vliegtuigen dan ook plotseling gaan, voor het stuntwerk.



Vleugelplanvorm:

Dit is de belangrijkste factor voor het overtrekgedrag.

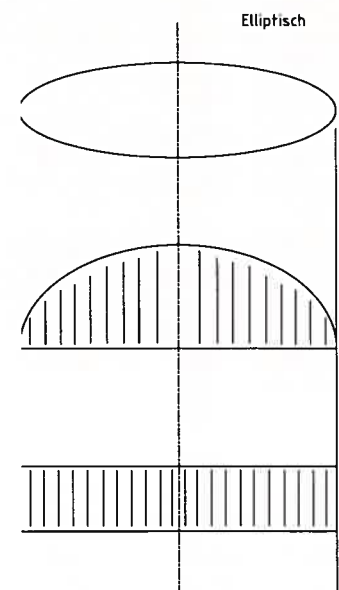
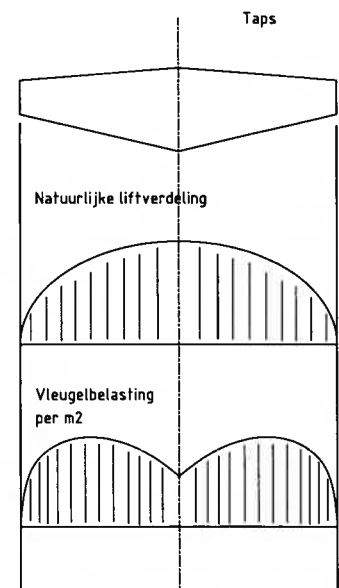
Als een vliegtuig door de lucht vliegt is er een cilindrische zone van ca. 1,2 x de spanwijdte die beïnvloedt wordt door het vliegtuig, er treden stromingen en dientengevolge drukveranderingen op welke de lift opwekken. De zone is cilindrisch en niet bv rechthoekig omdat het natuurlijk niet zo kan zijn dat op één plaats geen druk is en 1 cm verderop wél, dat moet geleidelijk gaan over de spanwijdte.

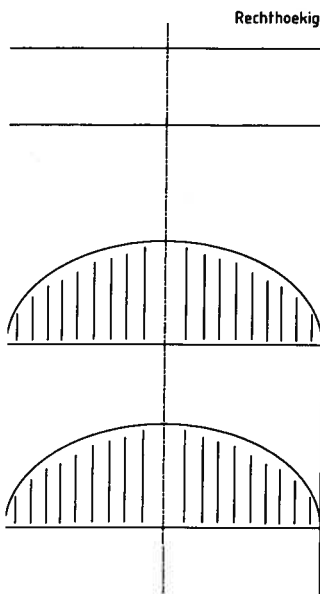
De drukverdeling en dus de liftverdeling is dus cilindrisch of elliptisch.

Als de vleugel nu een ronde of elliptische vorm heeft is de belasting op de vleugel over de spanwijdte overal hetzelfde.

Als de vleugel niet elliptisch is zal de lucht toch de elliptische verdeling nastreven, wat resulteert bv bij een rechthoekige vleugel in een lagere belasting van de tippen. Dit gebeurt daadwerkelijk door een effectieve verkleining van de invalshoek. Een verkleining van de invalshoek betekent dat we verder van de overtrek af zijn. Als bij zo'n rechthoekige vleugel de wortel al overtrokken is zijn de tippen nog OK, er kan ook nog met de ailerons gestuurd worden en de piloot voelt een doorzakken wat met wat gas opgevangen kan worden en zo niet zal de neus van het vliegtuig zakken en er wordt weer wat snelheid opgebouwd, een veilige situatie dus.

Omgekeerd zal bij te smalle vleugelluiteinden dus de tip het eerst overtrekken, natuurlijk de ene eerst en een wingdip en wellicht vrille volgt.





Tipverdraaiing:

Ook tipverdraaiing heeft het effect om de tip minder invalshoek te geven en zo een veiliger overtrek te maken.

Pijlstelling heeft daarentegen weer een negatief effect, de onderdruk boven het middendeel, wat het eerst de maagdelijke lucht doorklieft zal de lucht aan de tippen alvast wat omhoog trekken zodat de tippen een grotere invalshoek hebben. Door de overtrek van een tip, die achter het zwaartepunt zit, kan hier ook de neus omhoog gaan waardoor de overtrek nog verergert.

Ook is te snappen dat een korte vleugel meer effect heeft van de planvorm dan een lange. Dus de veiligste vliegtuigen qua overtrekgedrag zijn die met korte rechthoekige vleugels.

De efficiëntie heeft ook te maken met de planvorm maar dat valt buiten dit artikel.

Configuratie:

Bij een "normaal" vliegtuig zal de vleugel overtrekken en niet het stabilo want dat moet lift de andere kant op leveren om de staart omlaag te drukken (als dit overtrekt zal het vliegtuig een zeer korte voorwaartse looping maken, al vertoond bij de DO27).

Dit betekent dat bij deze vleugel bovenstaande truiks toegepast moeten worden om het middendeel het eerst te laten overtrekken.

Als we een canard hebben (stabilo van voren) zal dit het eerst overtrekken en de neus zakt totdat er weer snelheid opgebouwd is. Een veilig overtrekgedrag want er zal geen wingdip gebeuren.

Een vliegtuig moet echter ook nog eens landen en hoewel dit normaal niet overtrokken gebeurt kan het toch wel eens voorkomen dat er overtrokken geland wordt. Het vliegtuig mag dan niet te fel zijn neus naar beneden laten zakken want dat kost een neuswiel.

Gewone vliegtuigen zakken meestal eerst door en zetten daarna pas hun neus (of een tip) omlaag, de landing is dan al gebeurd en alles is goed gegaan, hoewel er overtrokken geland is, bij een canard kan overtrokken landen slecht aflopen.

Een vliegende vleugel verschilt eigenlijk niet zoveel van een normaal vliegtuig in deze met dit verschil bij doorzakken het stabilo niet helpt om de neus omlaag te krijgen.

Kielvlak:

Als een vleugel toch bij een tip wil overtrekken en de weerstand neemt dientengevolge toe kan het vliegtuig gaan gieren en de overtrokken vleugel gaat nog langzamer vliegen. Een vrille kan het gevolg zijn.

Als het kielvlak dan genoeg te vertellen heeft kan dat de zaak nog een beetje redden. Het is bekend van reclamesleepvliegtuigen die overtrokken raken, bv na het oppikken van de sleep, dat die wel neerstorten maar in vlakke positie, met grote kans op overleven en dit alles door het stabiliserende effect van de sleep.

Massaverdeling:

Vliegtuigen met een grote inertie voor roteren, zoals bv een 2-motorig vliegtuig of een verkeersvliegtuig zal ook anders reageren op een overtrek als bv een sportvliegtuig met de massa geconcentreerd op één plaats. In eerste instantie zal de overtrek het vliegtuig minder gemakkelijk aan het tollen brengen maar als dit eenmaal gebeurt, is het ook moeilijker te stoppen.

Bij zulke vliegtuigen wordt een overtrek te allen tijde vermeden, ook niet om te oefenen (misschien dat een testpiloot het een keer probeert, met een parachute aan).

Vliesituatie:

Als het vliegtuig overtrokken wordt in een bocht zijn er een aantal dingen anders, de overtrek gebeurt bij een hogere snelheid, want er is een hogere vleugelbelasting door de G-krachten, ten tweede is er snelheidsverschil tussen de 2 vleugels. De binnenvleugel vliegt langzamer, om dan toch op beide vleugels evenveel lift te krijgen heeft de piloot de neiging om met de rolroeren tegen te sturen. Een profiel met omlaag uitgeslagen rolroer zal bij een kleinere invalshoek overtrekken, een potentieel gevaar voor een vrille dus.

Als het vliegtuig daarbij ook nog daalt wordt de invalshoek van de binnenvleugel groter is de kans dat de binnenvleugel wegvalt nog groter (kijk de theorieboeken er maar op na).

Maakt het vliegtuig daarentegen een klimmende bocht zal de buitenvleugel overtrekken, probeer maar een keer uit op grote hoogte, het is trouwens toch niet verkeerd het vliegtuig waar u vaker mee vliegt eens goed aan de tand te voelen hoe het overtrekgedrag is in verschillende situaties.

Flapuitslag heeft meestal een gunstig effect op het overtrekgedrag, als deze flaps tenminste maar tot halverwege de vleugel lopen. Het middendeel van de vleugel zal het eerst overtrekken waardoor overtrek van de tippen voorkomen wordt en het vliegtuig niet in een vrille valt.

Nadeel is wel dat de snelheid er sneller uit gaat en dat geeft weer eerder overtrek, het blijft dus oppassen.

Tenslotte nog 2 vormen van overtrek die bij ons niet zo snel voor zullen komen maar wel interessant zijn.

Als eerste de deep stall, dit komt vooral voor bij vliegtuigen met T staart maar is ook wel bij canards gezien. De vleugel overtrekt dan en het stabilo komt dan in de slipstream van de vleugel en doet dan zijn werk (de neus omlaag duwen) niet meer.

Het kan resulteren in een stabiele stall waar men niet meer uit komt. Het vliegtuig blijft dan vlak liggen maar gaat wel ten onder. De DC9 is erom bekend. Het wordt door een "stick pusher" voorkomen: als de invalshoek te groot dreigt te worden wordt gewoonweg de stuurknuppel naar voren geduwd met een hydraulische cilinder.

De 2^e is de leading edge stall. We hadden gezien dat het loslaten van de luchtstroom vanaf de achterlijst begint. Het kan echter ook zijn dat de loslating al bij de neuslijst begint, vooral als die scherp is zoals bij een straaljager.

De oplossing hiervoor zijn slats, de neuslijst wordt naar beneden gebogen zodat de loslating bij een hogere invalshoek gebeurt. Dit gebruiken ze dus ook bij hoge G-manoevres bij hoge snelheden.

Dus conclusie:

ken het vliegtuig en let op de snelheid, dat is veel belangrijker dan de radio, navigatie of zelfs maar uitkijken.

4 dagen vliegen in Duitsland

Reeds een aantal jaren spraken we over de mogelijkheid om "het rondje om de kerk" nu eens anders aan te pakken. Waarom geen meerdaagse tocht met overnachting op of bij het veld en zodoende een wat langere afstand overbruggen en nog niet bekende veldjes bezoeken. Dit jaar is het er eindelijk van gekomen.



De dinsdag ging het naar EDHC (Lüchow) nabij de voormalig OostDuitse grens. Een klein zweverveldje met heel vriendelijke clubleden, waar we rond het middaguur werden uitgenodigd om een (heerlijk) broodje mee te eten. Kosten LG naar eigen keuze, door middel van een bijdrage in de koffiepoot. Ook de kosten voor het middagmaal waren vrij aan ons om te bepalen.

Reeds de voorbereidingen om een goed plan in elkaar te steken en het uitzoeken van de juiste verdeling tussen de te vliegen afstanden en de mogelijkheden om zonder te hoog oplopende kosten (we blijven Hollanders nietwaar!) te kunnen overnachten gaven al veel voorpret.

Natuurlijk blijft de meteo een zeer belangrijke schakel als de vluchten zich over meerdere dagen uitstrekken. In ons geval hebben we een zeer gelukkige keuze gemaakt, want alle 4 dagen hebben we geweldig vliegweer gehad. Onze tocht voerde ons vanaf het vertrek op maandag vanuit EBLE naar EDKB (Bonn Hangelar). EDKB is de eerste maal niet zeer gemakkelijk te vinden, aangezien het veld midden tussen de bebouwing ligt (een goede voorbereiding via internetfoto's loont zich). Landingsgeld € 5,71 en helaas op maandag geen restaurant open. Omdat de D-EGPG hier in onderhoud is, konden we enkele zaken voor Geert regelen, waardoor we toch nog koffie kregen.



Doorgevlogen naar EDLI (Bielefeld), een redelijk groot veld met asfaltbaan en veel voorzieningen (waaronder AVGas). LG € 7,50 en een klein restaurant met een goede keuken. Hier hebben we in ons tentje naast de kist overnacht en 's morgens een lekker ontbijtje kunnen nuttigen.



Vervolgens naar EDWK (Karlshöfen). Gelukkig net op tijd onze nadering gemeld. We hadden weliswaar op voorhand gebeld (PPR), maar kregen geen antwoord. Op goed geluk toch weggegaan en ziedaar; als laatste mochten we binnenkomen en het veld werd gesloten. LG € 5,- en AVGas aan de tank.

We kregen de sleutel van het clubhuis en moesten maar aanstrepen wat we consumeerden. In de avond keerden enkele lokale leerling-leden weer terug van hun vlucht en werden opgewacht door hun (Nederlandse) instructeur. Er werd een heuse maaltijd met lekkere schnitzels bereid, vergezeld door enkele heerlijke biertjes. Op ons verzoek of we op het veld mochten overnachten werd aangeboden om in het clubhuis te slapen, de boiler voor de douche werd aangesloten en of we de volgende ochtend misschien een lekker ontbijt wensten.

Woensdagmorgen gestart voor de vlucht naar EDWR (Borkum). Het veld van Karlshöfen ligt slechts een half uurtje vliegen van de Duitse Waddeneilanden. Het vliegen op ca 1000 Ft over deze eilanden (met bijna allemaal een prachtig vliegveldje) is werkelijk een geweldige ervaring.



Na een korte koffiestop op Borkum (i.v.m. het komende regenfront wilden we op tijd in Osna-bruck aankomen voor de volgende overnachting), dus doorgevlogen naar EDWO.

Dit veld met een asfaltbaan van 800 meter en een werkelijk uitstekend restaurant waar mensen uit de omgeving komen dineren en een LG van slechts € 7,- (en ook hier AVGas), is zeker een bezoek waard. Bijzonder vriendelijk (club-)personeel aan de toren en ook hier de mogelijkheid om op het veld te overnachten. Echter in verband met de inmiddels veelvuldig vallende regen, besloten we tot een overnachting in een nabijgelegen hotel. Uiteraard ook daar een goede keuken en 's morgens een prima ontbijt.

De laatste dag van onze tocht zijn we via de CTR van Keulen/Bonn teruggekeerd naar onze thuisbasis, waar we onze reis onder het genot van een Belgisch biertje hebben afgesloten. Volgend jaar staat een soortgelijke tocht beslist opnieuw op het programma.

Je kunt op deze manier eens uren maken in een volledig andere omgeving en het bezoeken van onbekende veldjes heeft ons in elk geval veel plezier bezorgd.

Höganäs 2011 (zonder probleem...)



Ons vorige Zweden-avontuur onthield ons er niet van om het geheel nog eens over te doen. U herinnert zich zeker nog ons "brandstofpomp-avontuur" van 2009. Ondertussen zijn we 100 vliegreizen RV en een nieuwe brandstofpomp verder. Het ding heeft het die honderd uren perfect gedaan (wat ook kan gezegd worden van het eRVeetje), dus nu was het tijd om nog eens wat ervaring op te doen, gecombineerd met enkele dagen Höganäs...

Gerry en ik spraken af om deze trip zo hoog mogelijk uit te voeren. Vooral om wat extra ervaring op te doen van het leanen en uiteraard ook om de prestaties te evalueren van het toestel. Dus, zagezegd, zo gedaan.

De dames vertrokken weer met de wagen een avondje voor ons. Kwestie van hen wat voor-sprong te bieden en achteraf ter plaatse ook wat meer bewegingsvrijheid te hebben met een wagen. Wij vertrokken 's anderendaags na grondige checks. Vanaf de Duitse grens kregen we onmiddellijk de toelating om door te klimmen naar 7000+ Voet hoogte. Het was trouwens schitterend weer en de vlucht op deze hoogte was voor ons gewoonweg "kicken"... Indicated airspeed 126 Kts, grondspeed 160 Kts en dit met een powersetting van 70%. Het verbruik van de motor lag gemiddeld over de ganse vlucht op een 28 liter (opwarmtijd, tussenlanding in Leer (D), landingen en circuits inbegrepen). Dus eigenlijk best mooi... En... we landden met veel, héél veel brandstof over in onze brandstoftanks...

Het verblijf in Zweden was ook weer op z'n Scandinavisch. Het weerzien van onze Zweedse vrienden en onze Engelse collega RV-ers was uiteraard weer van een behoorlijk niveau. Vooral het feit dat onze Lasse, (een man met een dergelijk hoog "knuffelniveau" vind je amper heden ten dage - altijd goed gemust en een glimlachend) had weer voor een heerlijke haring barbecue gezorgd. Een negatieve noot was wel dat onze Engelse vrienden amper enkele dagen



tevorenen een collega RV-er waren kwijtgespeeld door een zeer betreurenswaardig ongeval. Hij werd letterlijk uit de lucht gevlogen doordat een kruisend toestel zijn empennage van het toestel had gevlogen tijdens zijn take-off...

Jammer genoeg was het weer voor de transfers van de andere Europese landen een spelbreker. Hoewel wij het geluk hadden om iedere ochtend buiten in de tuin van ons verblijfsadres te ontbijten, bleken de enroute weersomstandigheden zodanig marginaal dat we slechts een beperkte opkomst kenden van toestellen. In totaal zagen we een 25-tal toestellen verschijnen, hoofdzakelijk uit Engeland en Scandinavië...

We hopen in ieder geval weer present te kunnen zijn volgend jaar...

Paul

AIRSHOW 2011

De Sanicole Airshow editie 2011 is weer voorbij. Het was weer meer dan de moeite waard en... de weergoden waren ons zeer goed gezind... Een korte foto impressie...



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

VERKOOP — INSTALLATIE — SERVICE



Bezoek onze showroom voor een demo

Garmin aera 500 & 550

- 4,3" (10,9 cm) touchscreen
- 2 modes: aviation & auto
- Oplaadbare Li-ion batterij
- Gewicht: slechts 270 g
- Terrein, obstakels, VRP's, ...



Garmin G500 & G600

Gecertificeerd glass panel voor retrofit installatie

- Dubbele 6.5" displays, PFD en MFD
- PFD vervangt de 6 basic flight instruments
- MFD met moving map & vluchtinfo
- Interface voor Garmin GNS430W/530W
- Interface voor ADF
- Interface voor autopiloot en flight director koppeling
- Interface opties voor traffic, stormscope, ...
- Synthetic Vision Technology (optie op G500)
- FAA & EASA TSO gecertificeerd!

ERKENDE WERKPLAATS AVIONICS
N-REGISTERED AIRCRAFT WELCOME
 FAA Part 145 Repair Station 33LY617B
 EASA Part-M subpart F: BE.MF.0008



Garmin GPSMAP 695

- Groot 7" (17,8 cm) TFT scherm
- 3 uur op batterij (full brightness)
- Incl. oplaadbare batterij & lader
- Jeppesen Navdata (Europa)
- Terrein, obstakels, VRP's, ...
- Garmin FliteCharts® & IFR mode
- Zeer gebruiksvriendelijk
- Gewicht: 1020 g



Bose Headset A20



Aspen Evolution Flight Display EFD 1000

Revolutionair PFD en HSI voor retrofit

- Air Data Computer
- Solid state AHRS en magnetometer
- Slaved HSI met GPS en VLOC indicators
- Autopilot interface
- Eenvoudige installatie in instrumentpaneel
- FAA & EASA TSO gecertificeerd
- EASA STC voor Cessna 172 & 182, Piper PA28 & 32, Beech 33/35/36, Mooney M20

Bezoek onze showroom voor een vrijblijvende demo van de EFD 1000

Trig Avionics TT21



Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.



by Honeywell



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

Tel: 056/43 16 26

email: info@lambert-aircraft.com



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM

Whatever your mission, always fly Mission®