

Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Vijftiende jaargang
MAART 2016

50 



Woord van de voorzitter

Gelukkig beginnen de dagen te lengen en dat betekent dat er weer meer gevlogen wordt.

En de club bruist van het leven! De social events op donderdagavond zijn meer en meer een place to be voor onze leden. Vorige donderdag was er nog een waarbij je achteraf moet zeggen: "wat kunnen we fier zijn dat deze mensen lid van onze club zijn"... Open en eerlijke verhalen waaruit je kan leren en bovendien een groot stuk gezelligheid.

En de vergaderingen voor de airshow en de Experimental Days lopen alweer en we zijn er nu al van overtuigd dat in de drukke eerste week van juli onze dagen voor zelfbouwers weer top gaan zijn en dat, ondanks de andere show van het land in Florennes, we een uitstekende show gaan neerzetten bij ons.

Het agentschap Natuur en Bos heeft de strijd met zone-vreemde bomen aangevat en willen het heidegebied uitbreiden. Het resultaat is dat de bomen aan de overkant van ons clubhuis weg zijn en dat het een vergezicht geeft tot heel ver van hier.

Ons clubhuis straalt na de aanpak van het vorige jaar weer, zeker nu eindelijk de oorzaak van de waterlekken achterhaald is en zal aangepakt worden. Het dubbele glas maakt het warmer en het is ook mogelijk om groepen te ontvangen en te informeren over onze sport. Mensen vinden het ook leuk om door onze clubleden rondgeleid te worden en wat meer uitleg te krijgen. Want dat betekent ook dat het begrip voor onze liefhebberij groeit.

Een project dat voor de zomer nog aangepakt wordt is de vernieuwing en opsmuk van onze toiletten met inbegrip van een gehandicaptoilet. Ook op dat vlak is een 'frisse wind' een pluspunt.

Ons Fly Over team wil ik ook nog even bedanken. Want als enige club in ons land zijn we wat goed af dat we een paar enthousiaste mensen hebben die de nieuwtjes van de club gekoppeld aan boeiende artikels bundelen in het enige clubvliegblad van het land aan die frequentie. En dat is mooi!

En tot slot: welkom aan de nieuwe clubleden en aan onze leerlingen succes bij de opleiding! Al is de materie soms wat saai, ze is nodig dus houd je taai!

Een mooi vliegjaar!
Nicole Plees - Voorzitter



Inhoud

Bij de cover: Extra EA-300 van The blades Aerobatic Display Team.

© aviation-photocrew

- 2) Woord van de voorzitter
Geslaagden
- 3) Vragen Fly over
Agenda
Wijziging redactie
- 4) Vliegweek Bantheville
- 5) Bezoek Beauvechain
- 6) Bezoek Kleine Brogel
- 7) OO – WIX
- 8) Pilot's tips
Oplossingen
- 9) Hoe te handelen als de motor het opgeeft
- 11) Nieuwe toestellen
infrastructuur

Redactie:

Cees van den Hoek, Geert Lemmens,
Hilde Blarinckx, Rob van Espen, Wouter
Verlinden

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

Geslaagden

Geslaagd voor het praktijk-examen:

Laurens Willems
Marc Waerzeggers



5 vragen voor de Fly over

De antwoorden vindt u op pagina 8

5. Als je de werking van je ampèremeter wil checken kan je best:

- A) De carburatorverwarming aanzetten.
- B) Je rotatingbeacon aanzetten.
- C) Je NAV/COM radio aanzetten.
- D) De pitotverwarming aanzetten.

2. Over een vliegplan weet je dat:

- A) Een "abbreviated flight plan" nodig is voor een ongecontroleerde vlucht.
- B) Een ongecontroleerde vlucht met meer dan 30 min vertraging ATS verplicht moet verwittigen.
- C) Elke nachtvlucht er één nodig heeft.
- D) Een VFR vlucht het alleen in gecontroleerd luchtruim nodig heeft.

3. Je start de motor en er ontstaat brand. Wat doe je?

- A) Onmiddellijk stoppen met starten, magneto's af.
- B) Blijven starten.
- C) Stoppen met starten, cabineverluchting open, hulp invoeren.
- D) Mengsel verrijken om de verbrandingstemperatuur te verlagen.

4. Vlak voor het binnenvliegen in een CTR valt je radio uit. Je zal:

- A) Conform je vliegplan doorvliegen, tot in het circuit, waar je visuele seinen mag verwachten.
- B) Dit maakt geen verschil, een VFR vlucht hoeft in een CTR niet op te roepen.
- C) Een ander toestel volgen tot je kort genoeg bij het vliegveld bent om de visuele seinen waar te nemen.
- D) Uitwijken naar een geschikt ongecontroleerd vliegveld.

5. Het weer voor morgen is +FZRA. Wat is een goede beslissing in verband met een geplande vlucht?

- A) Tenzij de ceiling laag is kan je veilig vliegen.
- B) Vliegen is geen probleem doch je dient frequent de heater te gebruiken.
- C) Er is kans op helder ijs, je vlucht aflasten is sterk aan te raden.
- D) Mits de windshieldefrost wordt gebruikt, kan je veilig vliegen.

Wijziging redactie clubblad Fly Over

Vanaf de eerste uitgave van de Fly Over, ruim 10 jaren geleden, heeft Paul Paeleman zich met volle overgave gestort op het samenstellen en het vormgeven van ons clubblad. Paul was vanaf het eerste moment niet eerder tevreden dan wanneer het blad zich kwalitatief en qua uitstraling kon meten met menig glossy magazine. Ook met het bijeenzoeken van de cover, met steeds weer een ander vliegtuig, heeft Paul zijn stempel op ons clubblad weten te zetten.

Hoewel Paul zelf nog heeft aangegeven deze werkzaamheden verder te willen voortzetten, hebben de overige redactieleden besloten om hem niet langer te willen belasten met deze activiteit. Gezien de toename van werkzaamheden welke het bedrijf van Paul met zich brengt, willen we hem zijn spaarzame vrije tijd niet verder ontnemen. Mede namens alle lezers van de Fly Over willen we hem meer dan hartelijk danken voor zijn inzet.

De redactie zal trachten om ook zonder Paul de hoge kwaliteit van de Fly Over te continueren. Nogmaals Paul, dank voor je inzet!

Agenda 2016

8 of 15 april 2016

Excursie

21 april 2016

Social Event

21 april 2016

Algemene leden-/jaarvergadering

27 april t.e.m. 1 mei 2016

Bantheville vliegweek

21 mei 2016

Rally (verkeerde datum in vorige fly over)

28 - 29 mei 2016

Vliegveld gesloten (defensiedagen)

16 juni 2016

Social Event

25 juni 2016

Fly Over

17, 18 en 19 juni 2016

Langste dag Bantheville

1, 2 en 3 juli 2016

Experimental days

18 augustus 2016

Social Event

Vanaf 5 september 2016

Opbouwweek voor de Airshow

9 september 2016

Sunset Show

11 september 2016

Airshow

Vanaf 12 september 2016

Afbouwweek na de airshow

1 oktober 2016

Fly Over

September 2016

Clubuitstap Gilbert

20 oktober 2016

Social Event

17 december 2016

Fly Over

17 december 2016

WinterBBQ

Vliegweek Bantheville

Om de nieuwe leden goed te informeren over de vliegweek, blikken we even terug naar de week van 2015.

Goed airmanship, houdt onder andere in dat plannen aangepast moeten worden, als men zich anders buiten de toegestane kaders begeeft. Ervaring leert ons dat nuchterheid voor moet gaan op emotionele drang. Daarom waren we genoodzaakt alle lestoestellen thuis te laten en met de auto naar Bantheville te gaan.

Blij en verrast waren we toen Jan, Bert en Peter ons vrijdag toch per vliegtuig bezochten en dat het Wim eveneens is gelukt ons op zaterdag Bantheville per vliegtuig te bezoeken. Helaas moesten al deze moedige avonturiers ons zaterdag in de namiddag weer verlaten, omdat de weergoden ons toch echt niet goed gezind bleken. Des al niet te min hebben we er toch een gezellig weekend van weten te maken. Deze keer nog wat meer, dan andere keren, gericht op eten en drinken. Zoals gewoonlijk hebben we weer kunnen genieten van een overheerlijke BBQ en heeft Paul zelfs de Franse geleiding weten te overtuigen dat ter plekke gerookte paling, warm uit de oven, toch wel een echte specialiteit genoemd mag worden. Beide gangen werden verrijkt met een overheerlijke paella en versgebakken uienknoflookbrood. Daarbij vloede de drank rijkelijk. We mogen dus wel stellen dat de innerlijke mens in behoefte is voorzien.

Om het historisch besef en het cultureel gehalte op niveau te houden heeft Tom een zeer geslaagde rondleiding gegeven langs oorlogsmonumenten van de Grote Oorlog. De geplande week is dus een weekend geworden, maar we mogen zeggen, dat het als van ouds weer zeer geslaagd was. Volgend jaar proberen we toch weer te vliegen.

Nu staan we aan de vooravond van de vliegweek 2016. We vertrekken woensdag 27 april naar Bantheville en komen terug op 1 of 2 mei. De zaterdagavond bestempelen we als "social evening". Onze Franse vrienden zijn dan in ons midden. Als het goed weer is, wordt dit ongetwijfeld een onvergetelijke vliegweek.

AIRCRAFT MAINTENANCE AND CAMO +

SUBPART F, G + I CAPABILITY
50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS
IMPORT - EXPORT INSPECTIONS
THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER
DIAMAND SERVICE CENTER
TECHNAM SERVICE CENTER
FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES
OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES
HANGAR & OFFICE RENTAL

AIRLINE PILOT TRAINING

PPL(A)
ATPL(A)
NR
IR-SEP
MEP-VFR
CPL - IR - MEP
MCC
TYPE RATING



info@lindsky.com
www.lindsky.com
T +32 3 322 75 22

Bezoek aan Beauvechain

Op 28 april kregen we de kans om met Sanicole clubleden een bezoek te brengen aan het militair domein van Beauvechain. Het domein heeft meerdere activiteiten en werkt nauw samen met Kleine Brogel.



Jonge rekruten die graag iets willen betekenen als piloot worden warm gestoomd op Marchettis waarop ze hun ATPL kunnen behalen, van daaruit overstappen op AlphaJet om dan te eindigen op F16 of helikopter. "Mike", de CO van de 1st wing vertelde vol trots over deze



enthousiaste pilootstudenten, maar moest er wel bij zeggen dat 50 percent de eindstreep niet haalt. Hij was ook enigszins teleurgesteld dat er weinig vrouwelijke kandidaten zijn, ondanks het feit dat er geen verschil is in de capaciteiten van vrouw of man.

De studenten leren niet alleen het basisvliegen, maar leren ook aerobatics en formatievliegen. Als ze later ingezet worden voor militaire missies, dan wordt er heel vaak in formatie gevlogen en dan is het ook heel belangrijk om dit goed onder de knie te hebben.

Bij het bezoek aan de hangar van de Marchettis konden we de meerdere vliegtuigen bewonderen die netjes op een rijtje buiten klaar stonden voor actie. Een aantal technikers waren in de hangar een drietal Marchettis aan het onderhouden en herstellen. We kregen we ter plaatse uitleg over de mogelijkheden en performantie van het toestel.



Van daaruit werden we gebracht naar de hangar van de Agusta en NH90. Een enthousiaste Agusta piloot vertelde met blinkende ogen en vol trots over het toestel en waarvoor het ingezet wordt. Een prachtige tekening van het embleem kleurde de zijkant en werd ontworpen naar aanleiding van een wedstrijd. Tijdens de vraag naar performantie kon de piloot ons vertellen dat het toestel maximaal 100 knopen vliegt met de zijdeur open. Maw er zijn ULMs die

sneller vliegen, wat de groep wel grappig vond. Het aantal Agustas worden stilletjes aan afgebouwd en sommige toestellen worden enkel gebruikt als stock voor wisselstukken.



Van al die bezoeken krijg je reuzehonger natuurlijk! We aten mee in de mess en over het eten zelf schrijf ik liever niets. Maar Luc schonk ons een glaasje witte wijn om alles goed door te spoelen en daar hebben hem uiteraard hartelijk voor bedankt. Na het eten werden we gebracht naar het museum, wat beheerd wordt door vrijwilligers en waar een gids ons een mooie rondleiding kon bezorgen. Het museum bevat talrijke voorwerpen en foto's uit de wereldoorlogen die met de jaren verzameld werden. De vrijwilligers zorgen ook voor het onderhoud van de museum-vliegtuigen die buiten staan en waarvoor ze toch een pluim verdienen.

Uiteindelijk sloten we de dag af met een drankje in de museumbar en konden we met z'n allen vermoeid maar voldaan naar huis.



Bezoek Kleine Brogel

Volgens de traditie heeft onze vliegclub een zeer sterke en hechte band met het vliegveld Kleine Brogel. Getuige vooral ook de jaarlijkse vliegshow en meer. Het is echter alweer een paar jaar geleden dat wij te gast waren bij hen en het werd tijd om eens bij onze vrienden op visite te gaan.



9 maart 2015, het is zover. Vliegclub Sanicole gaat op bezoek bij vliegveld Kleine Brogel. Een bezoekje aan de 10^e Wing, 31 Tiger SQN. Samenkomst om 17 uur op de club en rond 17:30 uur waren we bij het vliegveld. Onder het genot van een drankje en een lekkere maaltijd werden we welkom geheten door Kolonel Paul Desair.

In zijn presentatie werd het belang van de F16, het vliegveld en de mensen die er werken toegelicht voor

zowel de directe omgeving als mede internationaal. Daarna volgde een rondleiding aan de andere kant van strip. De simulator werd gedemonstreerd en we waren getuige van het opstarten van een 6-tal F16's.

We waren een prima groep met veel discipline en een passie voor vliegen. Dat bracht ons tot bij de starting grid van de F16's die een avond missie gingen vliegen. We stonden er met onze neus bovenop en de oordopjes waren geen overbodige luxe. Prachtig om te zien hoe een steekvlam van enkele meters de naverbrander accentueerde.

Na afloop bezochten we de bar van de Tigers en werden we getraakteerd op meerdere drankjes. We waanden ons echt even in het leven van deze piloten. Een goed gesprek met enkele piloten was erg leerzaam.

Helaas, rond 23 uur gingen we terug naar de club en was deze schitterende avond voorbij. Is een traditie wedergeboren? Ik weet het niet maar om als vrienden door het leven te gaan is een bezoekje aan elkaar doorheen het jaar wel prettig. Ik zeg: "Volgend jaar weer...."

Raymond's Aircraft Restoration bvba

Maintenance - Antique & Classic Restoration
Wood & Fabric Work -Sales

EASA approved maintenance shop

www.rar.be

R.A.R. bvba
Antwerp Airport
Luchthavenlei 1, bus 52
2100 Deurne - Belgium
Phone & Fax: +32 (0) 3 321 13 17
Mobile: +32 (0) 495 54 88 50
E-mail: raymond.cuyper@rar.be





In 1973 kocht Lucien Plees, voorzitter en stichter van Aeroclub Sanicole een nieuwe Cessna 150 (s/n 0890), met het call sign OO – WIX, bij de Cessna-dealer Plouvier in Amougies.

Hij vloog samen met zijn dochter Nicole (onze huidige voorzitter) in zijn SF 260 Marchetti van EBLE naar Amougies om het nieuwe vliegtuig op te halen. Terwijl Lucien in Amougies de financiële kant afhandelde, maakte Nicole met een lokale instructeur enkele touch and go's om uitgecheckt te worden. Ze had namelijk nooit in een C 150 gevlogen. (wel in C 172)

In de zeventiger jaren waren de meeste sportvliegtuigen niet uitgerust met een nav-com. De WIX ook niet en dat is nog jaren zo gebleven. De vlucht naar EBLE zou een fluitje van een cent zijn, want Nicole hoefde alleen de Marchetti maar te volgen. Het verschil in kruisvlucht tussen beide vliegtuigen was bijna 70 kts. en het weer was plaatselijk ook slechter dan verwacht. Het volgen van de leader wordt dan wel iets moeilijker dan oorspronkelijk was voorgesteld. Maar ondanks dat alles is de WIX veilig op het vliegveld van Beverlo geland.

De OO – WIX werd op Sanicole als lestoestel ingezet naast de PA18, OO-SPS en de PA18, OO-LGB. Veel clubleden hebben in dit vliegtuig gelest, hebben hun solovlucht in de WIX gedaan, er een hoogtevluucht in uitgevoerd en hebben er mooie en misschien ook benauwde momenten in beleefd. Kortom we mogen gerust stellen dat het een vliegtuig is met veel levenservaring.

In de jaren 90 is het verfschema veranderd naar de huidige striping. Tot op de dag van vandaag is hij schadevrij door het leven gegaan. Hij heeft wel 3 buitenlandingen gemaakt. De eerste keer in Antoing, (Lemmens) de tweede keer in Helchteren (Pouls) en de derde keer in Lommel (Janssen). Gelukkig was er geen enkele keer schade aan het vliegtuig.



Het vliegtuig is ook regelmatig van eigenaar veranderd. In chronologische volgorde waren eigenaar: Aeroclub Sanicole, Piet Pluymen, Jos Ooms, Koen Pouls, Henk Hockel, Frans Rooyackers en om het cirkeltje rond te maken is hij weer eigendom geworden van Aeroclub Sanicole.

Enkele jaren geleden is het vliegtuig buitengebruik gesteld, omdat het motorpotentieel zijn einde naderde. Na jarenlange overwegingen over de toekomst van de OO – WIX is hij enkele weken geleden verkocht aan Rudy Beyltjens van onderhoudsbedrijf Linsky. Inmiddels is het vliegtuig grondig geïnspecteerd en zijn de nodige onderdelen vervangen om het vliegtuig veilig naar EBAW over te kunnen vliegen. Wat de toekomst voor het vliegtuig brengt is nog niet bekend.

Hopelijk begint hij aan een nieuw leven.



Foto's Rudy Vervecken

Pilot's tips

Giving Go-Arounds The Run-Around - Bob Martens from Pilotworkshops.com

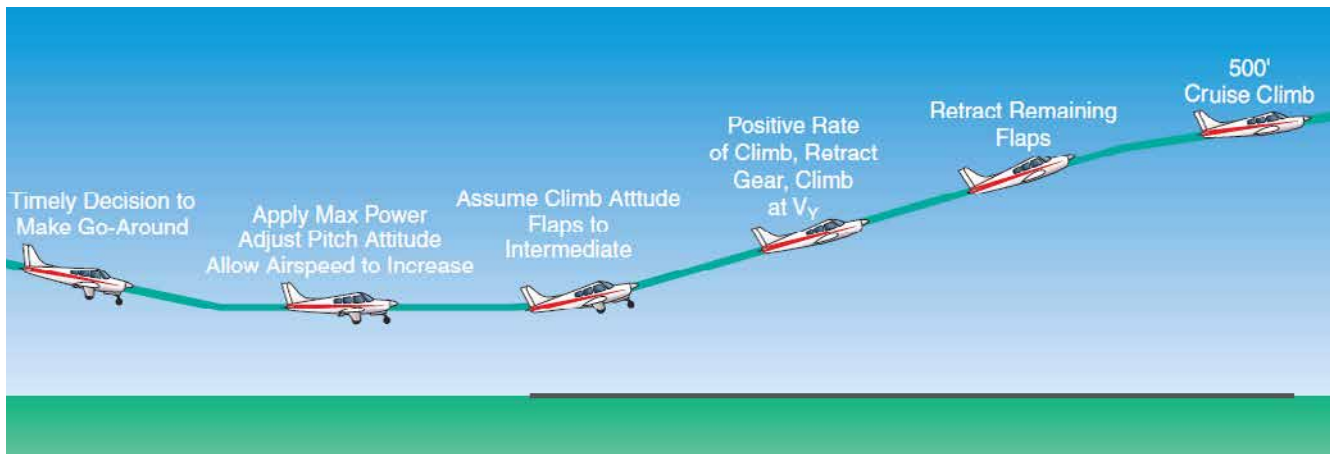
Why are pilots so reluctant to perform go-arounds? I think there are two very important reasons why pilots are reluctant to perform go-arounds.

First, there is a negative perception surrounding go-arounds that defies logic. Instead of viewing a go-around as a positive tool to correct an unsafe or uncomfortable situation, pilots feel that it is an admission of a screw up and demonstrates to passengers or even those on the ground that we messed up. Admit it, don't we think just that if we see someone go-around on short final? This is such a false message and must be overcome. Go-arounds are a valuable tool to pilots and must be considered an option at all times!

Second, go-arounds are not routinely practiced by pilots and as a result, many pilots have not integrated them into their flying repertoire. Just think about all the bad and dangerous landings that could have been avoided by a judicious go-around. We must therefore integrate go-arounds into our flying so that we are comfortable and confident that we can perform them safely when needed.

I remember on check rides that go-arounds had a very high failure rate, not because they were inherently difficult but that they were only performed once a year, on the check ride! Additionally, because they are not always anticipated, we tend to rush the process which never helps.

The sequence of adding power, transitioning to a climb, managing flaps and gear, and making radio calls often gets confused. Simply talking through your plan of attack for a go-around will help you be ready for this very important event.



De oplossingen

1. d, want dat is een "grootgebruiker", b en c hebben een laag ampèrage en a is zelfs niet elektrisch.
2. c, want a is nodig voor een crossing clearance door bijvoorbeeld een CTR. Een ongecontroleerde vlucht moet pas na 1 u verwittigen. Ook d is fout want een ongecontroleerde VFR vlucht heeft – behoudens uitzonderingen – ook bij het overschrijden van landsgrenzen een vliegplan nodig.
3. b, om het vuur in de cilinders te zuigen. Daarna motor een paar minuten laten draaien, stilleggen, inspecteren.
4. d, je mag nooit een gecontroleerd luchtruim binnenvliegen zonder clearance en tweezijdig radiocontact.
5. c, hevige aanvriezende regen moet een rode alarmbel doen rinkelen! De manuals van bijna alle sportvliegtuigen zeggen "flight into known icing conditions prohibited".

3. Het weer

Het is wel duidelijk dat elke vorm van slecht weer de keuze aan landingsterrein zal beperken. Aangenomen echter dat u voldoende hoogte hebt om een geschikt landingsterrein te zoeken dan bestrijkt u een groter gebied door met rugwind te glijden. Wanneer er een harde wind staat, dan is het hoogst belangrijk tegen de wind in te landen aangezien dit de landingsnelheid, lees grondsnelheid, aanzienlijk kan verlagen en zo het risico van beschadiging bij mogelijke botsing met zaken op de grond tot een minimum beperken.

4. Terrein

Een noodlanding in de bergen is natuurlijk een zeer ernstige zaak, maar zelfs onder dergelijke omstandigheden kan de vlieger nog veel doen om het gevaar van ernstig letsel tot een minimum te beperken. Meestal loont het in een dal te landen, bij voorkeur dicht bij een straatweg, maar wanneer er sprake is van golvend terrein moet men proberen tegen de helling op te landen.

Een landing in de bomen kan zonder letsel voor de inzittenden worden volbracht, mits het vliegtuig met lage snelheid en tegen de wind in wordt aangevlogen. Indien openingen in het bos of woud de mogelijk bieden tussen de bomen te naderen, heeft de praktijk aangetoond dat de inzittenden heel weinig van de schok merken wanneer het toestel van zijn vleugels wordt ontdaan. Neer komen op het water is een andere zaak en vereist bekendheid met de zee. Verscheidene handboeken besteden veel aandacht aan dit onderwerp, maar als u de problemen van het neerkomen op het water niet kent dan is het van groot belang enkele werken daarover eerst te lezen voordat u een oversteek denkt te gaan maken.

5. Landen in het donker

Het is wel duidelijk dat een noodlanding in toenemende duisternis de noodlanding steeds moeilijker maakt.

Toch is het mogelijk zelfs 's nachts een vliegtuig na motorstoring te landen zonder dat er iemand ernstig gewond raakt. Wel behoort u een "Mayday Call" te geven zolang de hoogte voldoende is voor radio-ontvangst.

Wanneer er geen lichten te herkennen zijn, zoals wegen e.d., draai dan naar de wind, denk aan de baanrichting waarvan af je gestart bent, verminder de snelheid tot de laagste veilige grens, doe de landingslichten aan als u de grond nadert en maak voorzichtige uitwijkmanoeuvres wanneer bomen of andere obstakels in zicht komen.

6. Hoogte

Hoogte houdt verband met de duur van de glijvlucht waardoor men de tijd heeft om naar het meest geschikte landingsterrein te speuren. Vandaar dat een vlieger die zijn vlucht op 6000 ft heeft gepland er beter aan toe is dan iemand die een motorstoring op 1000 ft krijgt.

7. Bewolking

Het voornaamste probleem dat zich voordoet bij motorstoring in of boven de wolken bestaat uit het omlaag komen naar een terrein wat men niet kan zien. Maak in zo'n geval ten volle gebruik van de radio.

Als er radar hulp beschikbaar is kan die u uit de buurt van obstakels houden, zoals hoge gebouwen, hoogspanningsleidingen, heuvels en watervalakten. Dit onderstreept weer hoe belangrijk het is steeds uw positie te weten. Vliegers van éénmotorige vliegtuigen die in of boven de wolken vliegen en die door een motorstoring omlaag moeten, dienen het belang in te zien dat zij weten dat er onder hen en ongezien een groot meer bevindt, maar links of rechts van hen een geschikt open terrein voor een noodlanding.

De bochtaanwijzer wordt meestal door een ander systeem gevoed dan dat van de kunstmatige horizon en is niet afhankelijk van de motor als krachtbron.

Toch zal de vrij wentelende nog wel voldoende toeren maken om de vacuümpomp aan te drijven die de kunstmatige horizon die aan de kunstmatige horizon gekoppeld is.

Tenslotte nog twee bijzondere belangrijke factoren die men goed in gedachte moet houden:

- Windsnelheid en richting
- Uw positie m.b.t. obstakels en ideale noodlandingsterreinen

De noodlanding

Hoewel de keuze van het landingsterrein, afgaande op de kleur, het uiterlijk en de afstand van bebouwing in de meeste trainingshandboeken wordt beschreven, is de wijze waarop men op "short final" binnenkomt allerminst over de hele wereld gestandaardiseerd. Geen enkele landing cq noodlanding is gelijk.

De Amerikanen geven de voorkeur aan een nogal ouderwetse techniek door een daling in een spiraal uit te voeren boven het gekozen veld, terwijl sommige landen nog vasthouden aan "S"- bochten, een gewoonte die tegelijk met het stoomtijdperk is verdwenen. De Engelsen

hebben vernuftig “constant aspect” systeem ontwikkeld, maar dat is minder geschikt voor hoogdekkers en in onervaren handen kan dit leiden tot een spectaculaire nadering in een soort jachtvlieger-spiraal, terwijl de arme piloot wanhopig bezig is de kleppen vol neer te laten.

De methode die bij vele opleidingsdeskundigen de voorkeur geniet heeft de verdienste van eenvoud en ingebouwde mogelijkheden voor voortdurende aanpassing. Het betekent in wezen dat men tracht een bijna standaard circuit te vliegen, te beginnen met “down wind” op 2000ft om dan op 1000 ft boven de grond bij het begin van “base leg” uit te komen.

Het is wel duidelijk dat men een globaal idee moet hebben van de hoogte van het terrein onder het vliegtuig en dat men altijd dient te beschikken over topografische kaarten en radio gegevens.

Als u “down wind” vliegt, probeer dan weer de motor te starten.

Check:

- Brandstofpomp aan. Indien aanwezig
- Ontstekingschakelaar op “both”
- Mengsel “Rijk”
- Wissel van tank
- Carburatieverwarming “Vol aan”.

Indien de motor toch weigert te starten zend dan een “Mayday Call” uit nu er nog voldoende hoogte is voor radiocontact. Dan volgen de zo belangrijke handelingen die aan de landing vooraf moeten gaan.

- Afsluiten van de brandstoftoevoer.
- Uitschakelen van de ontsteking.
- Mengsel in “Idle Cut-Off”.
- De riemen van de bemanning en eventuele passagiers strak aantrekken.
- Hoofdschakelaar aan laten staan totdat de kleppen zijn geselecteerd en dan afschakelen.

Men ziet een aantal veel voorkomende fouten die bij de noodlanding worden gemaakt. In de eerste plaats hebben veel vliegers de neiging het “Downwind Leg” te dicht bij het veld te leggen om nog een bruikbare “Base Leg” te verkrijgen.

De figuren spreken voor zich.

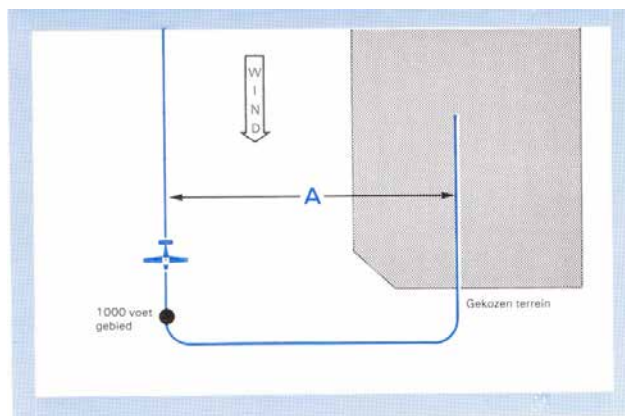


Fig. 49 Het duizend-voet gebied. Zo vaak verkeerd gekozen. Het behoort een vliegveld-breedte (A) van het landingspad te bedragen en niet onder de benedenwindse grens van het gekozen terrein.

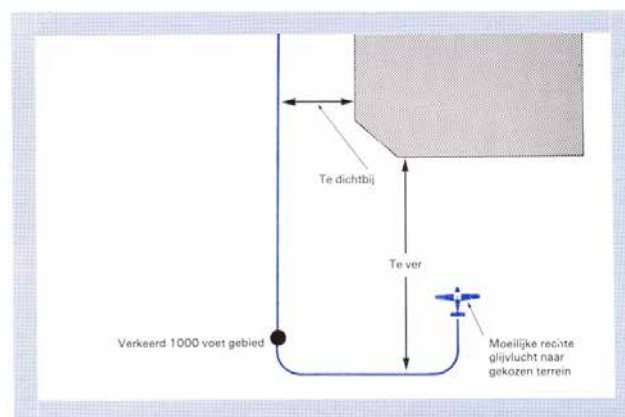


Fig. 50 Verkeerd gekozen duizend-voet gebied. Veel vliegers begaan deze fout en krijgen dan te maken met een lange rechte glijvlucht naar het veld. Een dergelijke nadering is heel moeilijk nauwkeurig te schatten.

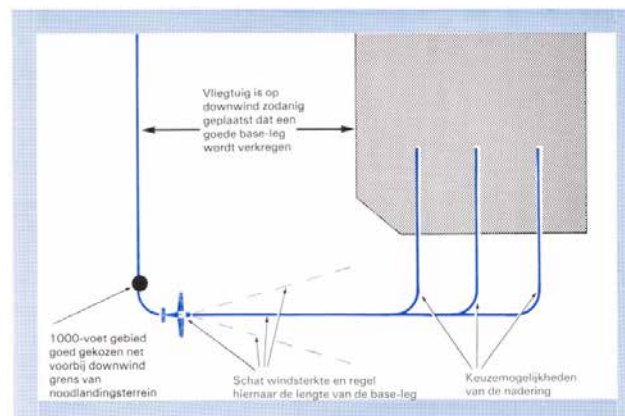


Fig. 51 Voldoende keuzemogelijkheden. Na het juiste duizend-voet gebied te hebben gekozen kan deze vlieger het binnendraaien naar het veld op base-leg zo kiezen dat hij dit op het beste moment kan doen.

De laatste bocht , nadering en landing.

Uitgaande van een oud en bekend gezegde dat men altijd wel een te veel aan hoogte kwijt kan raken, maar in moeilijkheden kan komen wanneer die te klein is, is het aan te raden iets te hoog te naderen. Kies eerst het aanrakingspunt met de grond op ongeveer een derde van het veld . Indien het vast staat dat het veld zal worden bereikt, verleg dat punt dan meer naar voren door in

etappes de kleppen te selecteren. Als het een klein veld is dan kunt u zich niet de luxe permitteren te ver op de beschikbare ruimte te landen.

Het kan gemakkelijk zijn om bijv. 10° kleppen te selecteren op "Base Leg" maar het blijft van zeer groot belang snelheid te houden voor de laatste bocht. Dit is het punt waar de al zwaar belaste vlieger, zijn aandacht geheel heeft geconcentreerd om het veld te bereiken en het te ver kan laten komen waarbij hij in een tolvlucht zou kunnen raken. Snelheid is essentieel!

Nu het landingspunt is verlegd moeten de kleppen vol worden geselecteerd voor de landing, tenzij er sprake is van zijwind. Vergeet niet dat we met de kleinst mogelijke snelheid aan de grond willen komen.

Tijdens de laatste fase van de nadering ziet men het terrein, dat er op 2000 ft uitzag als een biljartlaken, nu als een verzameling van allerlei minder fraaie zaken zoals boomstronken, keien, en konijnenholen. Men zal moeten trachten deze obstakels met zeer bescheiden sturbewegingen te ontwijken. De landing dient dus met een zo laag mogelijke snelheid te worden gemaakt. Houd het vliegtuig dus zo lang als het nog vliegen wil van de grond en maak een nagenoeg driepuntslanding. Alles is natuurlijk afhankelijk van de lengte van het veld. Let op de mogelijke gevaren op de grond en stop het vliegtuig met de remmen en trek het stuurwiel of stick zover mogelijk naar achteren om het neuswiel zoveel mogelijk te ontlasten.

Tijdens de "Short Final" moeten de deuren of deur worden ontgrendeld worden en vlak voor "Touch Down" geopend om te voorkomen dat men opgesloten raakt wanneer het vliegtuig over de kop mocht gaan, wat niet te hopen is.

Nadat een perfecte noodlanding is uitgevoerd licht u telefonisch de hulpdiensten in. Iedereen beschikt tegenwoordig over een mobieltje.

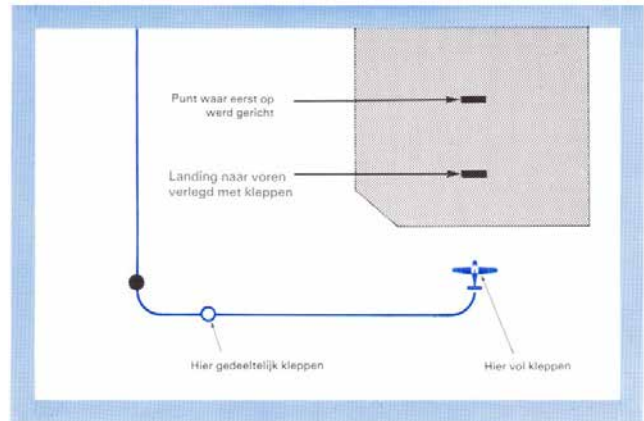


Fig. 52 Plaats van neerkomen naar voren gebracht door gebruik van de kleppen. Men probeert te landen bij de benedenwindse grens en *niet*, zoals vaak wordt beweerd, op een derde van het veld.

Noodlandingen oefenen.

Zoals de meeste noodgevallen kan men de noodlanding het beste als een vastomlijnde discipline aanpakken en de manier om die te vervolmaken is door veel te oefenen. Men moet echter wel bedenken dat die te volmaken is door veel te oefenen. Men moet echter wel bedenken dat een lange glijvlucht, vooral onder koude omstandigheden, zo'n oefening wel eens in een echte noodlanding kan doen veranderen. Gebruik de carburatievoorverwarmer elke 500 ft vol, of laat deze aanstaan tijdens de lange glijvlucht.

Een noodlanding zonder motor zult u, naar we hopen, nooit meemaken. Maar mocht het eens gebeuren zorg er dan voor dat u de toestand en het toestel de baas blijft.

Veel mooie, lange en probleemloze vluchten en "many happy landings".

Nieuwe toestellen

In hangaar 6 staan sinds kort twee nieuwe vliegtuigen.

Louis Beliën heeft een Pionier 200 gekocht. Koen Mellebeek is de trotse eigenaar van een Job.

Veel vliegplezier en uitaard ook veel veilig vluchten.



Infrastructuur

De toiletten in het clubhuis worden vernieuwd

De lekkages in het clubhuis worden dichtgemaakt.

Terreinwerken worden uitgevoerd.

De hoogste bomen aan de westkant van het terrein zijn gerooid.

LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

VERKOOP — INSTALLATIE — SERVICE

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



Garmin GTN750 & GTN650

- Touchscreen—grafische interface
- IFR gecertificeerde WAAS GPS
- EGNOS compatibel (LPV appr.)
- VHF com: 8.33 & 25 kHz spacing
- VOR/LOC/GS ontvanger
- Veelzijdige MFD functionaliteit: lightning, weather, traffic,...
- Geïntegreerde bedieningsinterface voor GTX33 remote transponder
- Geïntegreerde interface voor Garmin GMA35 remote audio panel

Garmin GTR225A & GNC255A

- GTR225A: VHF com met 8.33 kHz spacing
- GNC255A: Nav/Com met 8.33 kHz spacing
- Database met Nav & Com frequenties
- Geïntegreerde 2-persoons intercom
- Standby frequency monitoring

Bezoek onze showroom voor een demo



Garmin GTX335 & GTX345 Mode S & ADS-B transponders

- GTX335: Mode S transponder met extended squitter (ADS-B out)
- Optionele geïntegreerde WAAS GPS voor ADS-B out positie
- GTX345: Mode S & ADS-B out + ADS-B in ontvanger
- Interface met bestaande MDF voor traffic display
- Bluetooth voor traffic display op portable moving map of iPad



Garmin G500 & G600

Gecertificeerd glass panel voor retrofit installatie

- Dubbele 6.5" displays, PFD en MFD
- Interface voor ADF
- Interface voor autopiloot en flight director
- Interface opties voor traffic, stormscope, ...
- Synthetic Vision Technology (optie op G500)
- FAA & EASA TSO gecertificeerd!

Trig Avionics TY91

- 8.33 / 25 kHz VHF com, 6W
- Geïntegreerde intercom
- Zeer compact, 460 gram

Trig Avionics TT21

- Mode S transponder
- Geïntegreerde encoder



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
- **SYNTHETIC VISION OPTIE**



Bose Headset A20

Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.



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®