

# Fly-over

SCAT VII

2922

2922

AERoclub  
**SANICOLE**

Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Vijftiende jaargang  
JUNI 2016

**51**



## Woord van de voorzitter .....

Het weerbericht bekijken voor een weekend lijkt tegenwoordig het begin van slecht nieuws te worden, maar niet getreurd: de zomer gaat echt beginnen...

Dat moet ook wel want na 'de langste dag' zal al heel snel de tweede editie komen van de 'Experimental Days'. Het originele initiatief dat in de club groeide gaat ook internationaal verder de aandacht trekken en dat is belangrijk voor wie zijn tijd en energie steekt in het zelf bouwen van een toestel. Nu nog de overheden wat meer meekrijgen...

Tussendoor heeft de club haar structurele partners op een donderdagavond naar de club gebracht en bij mooi weer hebben de mensen kunnen kennis maken met onze club, met de toestellen, met de bestuursleden en de aanwezige leden.

Ook is er op KB een vooravond en een lange avond (voor sommigen) doorgegaan waarbij de vaste en nieuwe klanten van de VIP-formules bij de show even ingelicht werden over de show 2016 en het 31ste smaldeel. Net op het ogenblik dat de Tigers van KB hun overwinning op de Tiger Meet in Zaragoza vierden en waar ze dus de Silver Tiger wonnen. Kijk trouwens eens naar de nieuwe site van de airshow op [www.sanicole.com](http://www.sanicole.com)  
Knap werk Bert en co!

VMMV, de grote organisatie die onze belangen verdedigt, telt nu alle Vlaamse Vliegclubs onder haar leden, maar ook al de franstalige clubs van dit land en steekt op die manier op alle fronten verenigingen als KBAC (de Kon. Aeroclub) en BFL (Belgische Federatie voor Luchtvaart) voorbij. Belangrijk is wel dat zoveel mogelijk mensen ook sportlid worden (mensen met een VMMV sportverzekering), omdat die verzekering goed is en omdat de subsidies van BLOSO op grond daarvan uitgekeerd worden aan VMMV en dus ook aan de clubs.

Binnen VMMV hebben we nu ook een tak verkregen voor Experimentals (over de clubs heen) aan dewelke er ook middelen toegekend zijn om op hun beurt lid te worden van de grote Engelse organisatie die die belangen behartigt.

En – ook belangrijk – VMMV praat met DGLV in functie van een aantal zaken zorgpunten bij de piloten omdat het vliegen niet te fel moet buigen onder alle administratieve eisen die ook op Europees vlak continu opduiken.

Zoals op een aantal andere clubs rekenen wij ook aan de sportleden van VMMV geen landingsgeld meer aan. We willen daarmee het goede voorbeeld geven.

Als je voor VMMV aandachtspunten hebt, geef ze door aan Gilbert die het dagelijks bestuur maandelijks volgt of aan Hans die de meeste algemene vergaderingen volgt.

Maar vooral: veel vliegplezier deze zomer!

Nicole Plees  
Voorzitter



## Inhoud .....

Bij de cover: p-51 Mustang "Scat VII"

- 2) Woord van de voorzitter  
Geslaagden
- 3) Vragen Fly over  
Agenda
- 4) Int. Sanicole Airshow
- 5) Broussard weekend
- 6) Vliegweek 26 mei - 1 juni
- 7) Crosswind
- 8) De langste dag 2016
- 9) Nieuwe vliegtuigen  
Oplossingen
- 10) Werkorders
- 11) Nieuwe radio

### 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](http://www.sanicole.com)  
Mail: [info@sanicole.com](mailto:info@sanicole.com)

## Geslaagden .....

### Geslaagd voor het theorie-examen:

Josy Cielen  
Theo Schoofs  
Stef Kerkhofs

**Heren proficiat!**

## 5 vragen voor de Fly over

De antwoorden vindt u op pagina 9

1. Voor welke vluchtfase is de instelling "fine pitch" het minst geschikt?

- A) Final approach.
- B) Kruisvlucht.
- C) Opstijgen.
- D) Taxiën

2. Bij temperatuur ISA-8 geeft je hoogtemeter:

- A) Een te grote hoogte aan.
- B) Precies de juiste hoogte aan.
- C) Een te lage hoogte aan.
- D) Een constante hoogte aan door bevrozing van de static port.

3. Welk van de volgende gebieden mag je niet doorvliegen wanneer het actief is?

- A) Een TRA.
- B) Een HTA.
- C) Een militaire TMA.
- D) Een danger area.

4. Bij motoruitval op 300 ft AGL na het opstijgen:

- A) Meteen terugdraaien.
- B) Eerste prioriteit is zoeken naar de oorzaak.
- C) Veilige snelheid, zoek de beste landingsplaats tussen 30° links en rechts van de neus.
- D) Nauwkeurig je attitude behouden.

5. Je vliegt EBAW-EBOS, route 270°. De wind is 320/25 en je TAS 100 kts. Wat denk je over volgende uitkomsten van je snelheidsdriehoek: GS 107 kts en ware koers 260°?

- A) Deze uitkomsten zijn volledig correct.
- B) Je groundspeed zou lager dan 100 kts moeten zijn, koers is logisch.
- C) Je groundspeed is logisch maar je stuurt op naar de foute kant.
- D) Zowel koers als groundspeed zijn onlogisch.

## Agenda 2016

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

September 2016  
Clubuitstap Gilbert

1 oktober 2016  
Fly Over

15 oktober 2016  
Helpersfeest Sanicole Airshow

20 oktober 2016  
Social Event

17 december 2016  
Fly Over

17 december 2016  
WinterBBQ

## Nieuwe vliegtuigen



Eddy Kerkhofs - Cap 10



Koen Mellebeek - Job 15



Louis Beliën - Pioneer 200

### Nieuwe vliegtuigen op EBLE.

Rob van Brussel - Sport Cruiser

### Vliegtuigen die EBLE hebben verlaten.

Cessna 150 OO-WIX --> Antwerpen

Glasair SII OO-147 --> Beaune

Vliegtuig dat na meer dan 10 jaar stilstaan weer luchtwaardig is: Paul Verkuylen - Fokker S11

# International Sanicole Airshow 9 & 11 september 2016 . . . . .

Vrijdag 9 en zondag 11 september staat ons jaarlijkse vliegfeest weer voor de deur. Na de absolute topeditie van vorig jaar zijn we er wederom in geslaagd een zeer gevarieerd en hoogstaand programma bij mekaar te krijgen met opnieuw een zeer grote internationale inbreng.

Als nationale patrouille en headliner krijgen we voor de derde keer in onze geschiedenis het bezoek van het PC-7 team van de Zwitserse Luchtmacht. Jetpower is er zeker voldoende met de Belgische en Poolse F-16, de Spaanse F-18, de Tsjechische en Hongaarse Saab Gripen en de Poolse Mig-29. Langs de historische kant passeert de Zweedse Saab-collectie de revue met de Saab Viggen, Draken en Tunan om de jetvertegenwoordiging te vervolledigen.

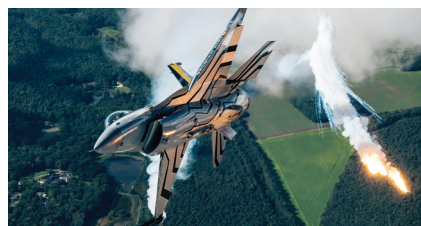
Dit jaar ben ik zeer fier op een prachtige collectie warbirds in het programma met de P-38 en Corsair van de Flying Bulls, de Nederlandse Spitfire en onze Belgische Bronco en P-51 Mustang.

Vorig jaar stal Melissa Pemberton de show op Aerobatics-gebied, maar dit jaar gaan we nog een stap verder met de vrouwelijke tweevoudig wereldkampioen acro Aude Lemordant uit Frankrijk en de Britse acro-kampioen Mark Jefferies.

Tot slot wil ik ook onze sunset show in de kijker plaatsen met drie gloednieuwe sunset acts: Otto de knettergekke heli heeft de oceaan overgestoken en na vele jaren actief te zijn geweest in Amerika heeft Brendan O'Brien deze act naar Europa gehaald en zal onze show afsluiten. Daarnaast zijn er de Aerosparx uit Engeland en de Europese vrouwelijke zweefkampioene Andrea Lehman.

Dit alles en zoveel meer zorgt ervoor dat iedereen 9 & 11 september gemarkeerd heeft in de agenda als luchtvaarthoogtepunt van het jaar. Onze gloednieuwe website is sinds vorige week ook online, dus check hem zeker op [www.sanicole.com](http://www.sanicole.com) en ik hoop dat we opnieuw op jullie steun mogen rekenen voor de organisatie van dit geweldige vliegfeest!

Tot in september!  
*Geoffrey Buekenberghs*



## Broussard-weekend 22 - 24 april 2016

Vrijdag 22 april was gepland om de Broussard over te vliegen van Sanicole naar Bantheville. 's Morgens in alle vroegte is Cees van den Hoek, Pedro in Bree gaan ophalen en samen zijn ze naar Bantheville gereden. Ze hebben het terrein geïnspecteerd, de windzak opgehangen en het gebouw gebruiksklaar gemaakt.



Om 10.30 uur zijn we opgestegen met de bestemming Sedan Douzy (LFSJ) (Geert, Raymond, Inge, Piet en Lieven). In Sedan is Lieven voorin komen zitten en hij heeft het vliegtuig naar Bantheville gevlogen. Na de landing in Bantheville is Raymond onmiddellijk begonnen met het afbouwen van de motor. Cees, Pedro, Luc, Lieven, Henk, Gerry, Tom, Jan, Gert en Marc hebben hem geassisteerd.



Wim heeft de contacten met de Franse dorpsgenoten onderhouden. Philippe heeft met de bosmaaier het hoge gras rondom het gebouw gemaaid. Katrien, Yvette, Hilde, Inge en Ingrid hebben de kasten in de keuken onder handen genomen, ramen gewassen en alles afgestoft. Piet heeft zo als altijd gezorgd dat er heerlijk eten op tafel is gekomen.



Joël heeft de motor van de motorsteun gelicht. Vervolgens is er een oude motorsteun aan de motor bevestigd en de motor is op de aanhangwagen geplaatst. Jan en Gert hebben ondertussen enkele instrumenten omgewisseld. Zaterdagavond heeft de Broussard zijn definitieve plaats gekregen. Zondagvoormiddag hebben Henk en Cees een constructie bedacht om de vrijgekomen motorruimte op te vullen.



Tijdens de vliegweek heeft Henk de "vervangmotor" geplaatst en heeft hij met recht van iedereen felicitaties ontvangen, omdat het eindresultaat de stoutste verwachtingen heeft overtroffen.

**Iedereen bedankt voor de hulp.**

Dit alles was bij een droom gebleven als Francois Vuylsteke (eigenaar van de Broussard) het vliegtuig niet beschikbaar had gesteld. Francois bedankt en wij hopen u snel in Bantheville te mogen begroeten en het glas te heffen op het gerealiseerde project, waarvoor u het fundament hebt gelegd.

*Geert Lemmens*

## Vliegweek 26 mei t/m 1 juni 2016 .....

Jammer, maar waar! Ook dit jaar was het weer de spelbreker. 26 mei waren de weersvoorspellingen voor de volgende dagen zo slecht, dat de vliegtuigen niet eens naar Bantheville gevlogen konden worden.

Na kort overleg is besloten om met auto's te vertrekken en het plan volledig om te gooien en er een gezellige uitstap van te maken zonder vliegen. Dat bleek een goed besluit. We hebben de dagen daar met een gezellige groep ( 22 personen ) op een gevarieerde manier doorgebracht.

Hopelijk hebben we volgend jaar meer geluk.

*Geert Lemmens*



Raymond's Aircraft Restoration bvba

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

EASA approved maintenance shop

[www.rar.be](http://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



## Crosswind, een verraderlijke spelbederver in de luchtvaart

Men spreekt van "crosswind", wanneer de windrichting een hoek vormt met de richting van de gebruikte start- en landingsbaan. Deze hoek kan klein zijn (10 tot 30 graden) of groot (tussen 45 en 90 graden).

### Vijf elementen spelen een rol bij de vliegoperaties met crosswind:

1. de hoek gevormd door de wind en de as van de baan
2. de sterkte van de wind
3. de bestuurbaarheid van het toestel of de fysische mogelijkheid om voor de windcomponenten te compenseren
4. de toestand van het baanoppervlak (wrijvingsfactor, bvb bij nat of glad oppervlak, breedte van de baan, enz.)
5. en tenslotte, de vliegervaring van de piloot, en zijn kundigheid om juist gedoseerde stuurcorrecties op het juiste moment uit te voeren.

Aangezien de landing, waarbij men tegelijk lage snelheid en laag vermogen heeft, ook bij crosswind een meer kritische fase is dan het opstijgen, zullen we ons vooral focussen op de landingsfase. Dit wil hoegenaamd niet zeggen dat er tijdens het opstijgen bij sterke crosswind niets kan misgaan.

Voor de kleine luchtvaart begint de wind een vliegveiligheidsfactor te vormen vanaf 10 knopen, natuurlijk niet wanneer de wind in de baan staat, maar wel als hij onder een significante hoek blaast. Dat mag een lage waarde lijken, maar voor lichte toestellen, en voor piloten met weinig vliegervaring kan het reeds een hele klus zijn om in deze omstandigheden het toestel fatsoenlijk aan de grond te krijgen.

Uiteraard kunnen heel wat vliegtuigen wat betreft bestuurbaarheid, wel hogere waarden aan. In het POH van de Robin DR 400 spreekt men van 22 Kts. De meeste militaire toestellen (zoals Alpha Jet, F-104, F16, Mirage...etc.) hebben een limiet van 25 Kts op 90°, terwijl beweerd wordt (door lijnpiloten) dat huidige vliegtuigen voor vracht- en passagierstransport helemaal geen limiet kennen. Wel leggen sommige vliegtuigmaatschappijen beperkingen op.

Een artikel in "Flight International" van 29 september 1999 geeft een kort relaas over een accident te wijten aan crosswind, waarbij een MD-11 (China Airlines) verloren ging, met 3 doden en 50 gewonden als gevolg. Het gebeurde op 22 augustus 1999 in Hong Kong. Op de landingsbaan stond een wind van 28 Kts, uitschieters tot 36 Kts, uit richting 320°, een hoek van 70°. Als we op een windrooster kijken, zien we dat de component op 90° in dat geval circa 26 Kts bedraagt (en bij de maximale uitschieter een stuk boven 30 Kts). In het verslag wordt vermeld dat het maximum dat CAL op dit toestel toelaat 24 Kts is. De captain hield omwille van de stormachtige winden een naderingssnelheid aan van 170 Kts, hetzij 18 Kts boven de referentie landingssnelheid.

De landingstechniek die werd gebruikt was met een lage rechter vleugel (aan de windzijde), ook genoemd de "crossed controls" of "wing low" techniek. Tijdens het afronden met landing op de rechter wielen zakte het toestel echter door, en raakte de gondel van de rechter motor de baan. Daardoor brak de rechter vleugel af. De linker vleugel had echter nog draagkracht, ging omhoog en deed het vliegtuig gieren en rollen naar rechts. Het kwam tot stilstand op de rug. Eenzelfde ongeluk gebeurde met een MD-11 van FedEx in Newark (NY - USA) in 1997.



**In volgend nummer gaan we dieper in op de technieken gebruikt bij landing met crosswind**

*Vic Mardaga*

## De Langste dag 2016

Enkele jaren geleden heeft Peter Mentens het initiatief genomen om de langste dag in Bantheville te vieren met de clubleden van Sanicole. Dit jaar hebben we "de langste dag" in het weekend van 17, 18 en 19 juni gevierd.

Er was veel animo om deel te nemen. Er meldden zich 40 personen aan. Maar .... De weersvoorspellingen waren slecht en hoe dicht het weekend naderde, des te meer bleken de voorspellingen waarheid te worden. Door langdurige regenval was het terrein te nat om het gras te maaien zonder spoorvorming. Uiteindelijk is besloten om de vliegtuigen te laten landen in Sedan Douzy, als het weer toch beter bleek te zijn dan voorspeld. Maar helaas, dat bleek zelfs een utopie. Door de minder goede weersvoorspellingen is het aantal deelnemers verminderd tot 23.



Vrijdagavond hebben we Italiaans gegeten. Een heerlijke antipasta vooraf, gevolgd door een super lekkere spaghetti, die door Wim Marchal was bereid. De sfeer was buitengewoon goed en van in het begin hebben we alleen maar gezelligheid gekend. Peter en Philippe hebben in de aanloop naar het weekend allerlei voorbereidingen getroffen om alles zo sfeervol mogelijk te laten verlopen. Jean-Paul en Piet hebben op het laatste moment de spinner nog op de Broussard gemonteerd. Zaterdag middag hebben we dankzij de inspanningen van Wim van Malcot de wedstrijd België – Ierland kunnen bekijken op tv.

De Broussard werd versierd met vlaggen en ballonnen om de inhuldiging in een kleurrijke omgeving te laten plaatsvinden. Henk heeft een prachtig informatiebord gemaakt, dat naast de Broussard is onthuld. Dit was een onverwachte verrassing. Maar ook de N- 146LL van Lieven en Luc en de N- 408JN van Peter zijn gevierd. Deze vliegtuigen zijn dit jaar 50 jaar geworden. Katrien had een gigantische verjaardagstaart laten bakken met de afbeeldingen van beide vliegtuigen erop. De taart smaakte heerlijk en het idee was erg origineel.



Peter heeft de toespraken tijdens het officiële gedeelte op een luchtige manier gepresenteerd, waar iedereen van heeft genoten. Gilbert heeft voor de vertaling gezorgd, zodat de burgemeester en zijn echtgenote de speech van Peter konden begrijpen. Philippe en Ingrid hebben de inkopen voor de BBQ geregeld en Wim van Malcot heeft het vlees als een ware vakman gebakken. We hadden lekker eten. We hadden gevarieerd eten. En we hadden veel, ja heel veel eten. De hoeveelheid is een aandachtspuntje om volgende keer extra aandacht aan te besteden.

Nicole, Goudroen, Yvette, Virginy, Nicole, Ingrid en Katrien hebben gezorgd dat alles steeds netjes en zuiver was. Dank hiervoor. Philippe en Gilbert hebben voor goede muziek uit de jaren 60 / 70 gezorgd. Marc was echt terug gestapt in de zestiger jaren. Dat was een andere Marc dan we kennen op Sanicole. Hij zag er schitterend uit. Wim van de Wiel heeft zijn functie als schatbewaarder, zoals altijd weer plichtsgetrouw uitgevoerd.



Ongetwijfeld ben ik inspanningen vergeten te noemen, maar ook die hebben er aan bijgedragen, dat het weekend een groot succes is geworden, dat we zeker nog overdoen, maar dan met vliegtuigen erbij.

Allemaal bedankt  
Geert





## Nieuwe vliegtuigen



Eddy Kerkhofs - Cap 10



Koen Mellebeek - Job 15



Louis Beliën - Pioneer 200

### Nieuwe vliegtuigen op EBLE.

Rob van Brussel - Sport Cruiser

### Vliegtuigen die EBLE hebben verlaten.

Cessna 150 OO-WIX --> Antwerpen

Glasair SII OO-147 --> Beaune

**Vliegtuig dat na meer dan 10 jaar stilstaan weer luchtwaardig is:** Paul Verkuylen - Fokker S11

## De oplossingen . . .

1. **B:** Fine pitch heb je nodig bij lage snelheden. In final zet je fine pitch klaar voor een go around. In kruisvlucht zou je langzaam vliegen of je schroef in overspeed jagen in fine pitch.
2. **A:** In koude lucht zit je lager dan wat de hoogtemeter, gecalibreerd in ISA, aangeeft. Dus de hoogtemeter geeft te veel aan.
3. **A:** In een HTA (helicopter training area) of danger area moet je rekening houden met het gevaar. Een militaire TMA mag je kruisen mits je een klaring hebt. Een actieve TRA mag je nooit in.
4. **C:** Je draait nooit terug bij motoruitval kort na het opstijgen (dodelijk!). De prioriteit is "first fly the plane", niet de oorzaak zoeken. En je attitude voor een klim behouden zorgt binnen seconden voor een stall.
5. **D:** Je hebt de wind rechts voor dus groundspeed kleiner dan TAS (tegenwind) en rechts opsturen (koers groter dan route). De oplossingen tonen precies het tegengestelde!

**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



**Styl Aviation**  
AIRCRAFT MAINTENANCE



**LINDSKY AVIATION**

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

## Geen werkdagen meer, maar werkorders

Werkdagen, waren een inbreuk op vliegtijd. Wanneer er kan gevlogen worden moet men kunnen vliegen. Dat is toch de slogan van éénieder clublid die zijn/haar geliefde sport wil beoefenen in de Club. En de schaarse tijd, lees vrije tijd, die dan ook nog eens gestoord wordt door slechte weersomstandigheden, geef toe het klinkt weinig aanmoedigend en niet leuk.

Maar wat nu met die zo noodzakelijke werken op de Club, om het vlieggebeuren zo operationeel mogelijk te houden. Terwijl er zich ook nog eens werken opdringen die "sowieso" niet in eigen beheer of door clubleden kunnen uitgevoerd worden. Wel het antwoord is duidelijk, we hadden nood aan een goed **infradossier**.

Geen overbodige of extra administratie, ik hoor het sommigen al zeggen, maar wel een overzicht en inventarisatie van **onderhoud – herstelling en vernieuwing**. Tevens dringen er zich wat veranderingen op om het Militair Vliegveld als concessie operationeel te houden. De daarbij horende verplichtingen en in stand houdingen vragen een opvolging en een degelijk onderhoudsbeheer, **PLANNING**.

Verder wordt er in ons Infradossier een opvolging verzekerd van de nodige inspecties en audits voor o.a. Milieu, brandbestrijding, DGLV normen enz. Deze dienen ook de nodige aandacht te krijgen via dezelfde werkmethoden, om tijdig en accuraat te kunnen plaats vinden.

De bedoeling is om voor te zijn op de verplichtingen en instandhoudingen in plaats van telkens te moeten nalopen op de feiten die ons in rapporten en/of schrijven lees PV's worden gemeld om dan onze vliegactiviteiten te onderbreken of stil te leggen. En meer nog de Club dwingen om extra uitgaven te doen.

### Hoe gaan wij nu te werk.

Onderhoudsbeheer start bij een goede organisatie van de onderhoudsactiviteiten. Tevens is het de wens van het bestuur om hierin ook kostefficiënt te gaan werken. Wij willen een efficiënte werkorderstroom creëren waar er plaats is voor iedereen. In het systeem bestaan er drie soorten onderhoud en werkzaamheden.

De drie echelons zijn:

- Werken vernieuwingen door Firma's, in ons geval eerst structurele partners.
- Werken met betrekking Defensie/toelatingen of gespecialiseerde ingrepen. Militair.
- **Door de gebruiker / leden.**  
Algemeen onderhoud als "goed huisvader"

**Voor dit derde echelon wordt er gewerkt met werkorders, voor jullie gebruikers van de installaties.**

**WO planner** (zie uithangbord clubhuis) Maandelijks wordt er via dit uithangbord gevraagd om steun te leveren, naar eigen tijd en mogelijkheid, om aan het vermeld onderhoud mee te werken. Alle gegevens om het werk uit te voeren worden er op vermeld.

Eveneens wordt gevraagd om aan de uitvoerders hun naam en eventueel gependeerde tijd te vermelden. Ook de nodige kosten worden hierop bijgehouden. Afspraken om deze werken uit te voeren kunnen ook onderling overleg gebeuren. Maar probeer de date-line te respecteren, die wij opvolgen.

Raadpleeg eens de orders of vraag bijkomende informatie, als een of ander niet duidelijk moest zijn. Als er andere werken zijn die je graag zou uitvoeren om **uw steentje** bij te dragen laat het ons weten.

Als infravertegenwoordiger binnen het bestuur sta ik graag tot uw beschikking.

Armand Bussé - Mobiel 0475/312 668 te bereiken en meestal op woensdag met havendienst op de Club.

*Armand Bussé*



**"I think you've been working too hard, Earl. You never used to come home too tired to argue."**

# Nieuwe radio OO-LNC

## Funke ATR833A-OLED VHF Communication Transceiver

De radio van de LNC is recentelijk vernieuwd. Het is daarom aangewezen even de tijd te nemen om de werking en de bediening eigen te maken. Voorkom problemen tijdens uw vlucht door te weten waar welke knoppen voor dienen.

Hieronder een heel kort overzicht van de bedieningsorganen. Een uitgebreide handleiding is te vinden op de site van [www.funkeavionics.de](http://www.funkeavionics.de). Door te klikken op Service en Handbuecher kan men een PDF-handleiding in het Duits raadplegen. Door bovenaan op het Engels vlagje te klikken, kan men de handleiding in het Engels raadplegen.

### 2.1 Controls

**MEM**  
Short press:  
 Access user frequency memory / list of last used frequencies  
Long press:  
 In MEM only: store frequency/name

**CHANGE**  
 Interchange active and standby frequency

**DW**  
 Activate / Deactivate dual watch reception of standby frequency

**ON/OFF**

**VOL/SEL**  
**Rotary knob**  
 Adjust value or select item given within the display's lower left corner:  
 Chosen with **SET**:  
 adjust VOLume, squelch, etc.  
 Chosen with **MEM**:  
 SElect item from list of frequencies

**SET**  
Short press:  
 Choose item to be adjusted with **VOL / SEL**  
Very long press:  
 Access configuration menu

**CURSOR**  
Short press:  
 Set underline to select which value to be changed with **FREQ**  
Long press:  
 In MEM only: add name to memory item

**FREQ**  
**Rotary knob**  
 Change underlined value

*Use together to adjust volume, squelch or other setting*

*Use together to change standby frequency*

# 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  
 Tel: 056/43 16 26

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

email: [info@lambert-aircraft.com](mailto:info@lambert-aircraft.com)



**WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM**  
*Whatever your mission, always fly Mission®*