

# Fly-over





## Woord van de voorzitter . . . . .

We gaan terug de herfst en winter in en, nu we de airshow achter de rug hebben, gaat het weer back to usual business...

Het kwakkelweer van het begin van de zomer heeft het vliegen bij een aantal mensen beperkt. Mogelijk gaan de goede nazomer en het komende seizoen daar wat aan veranderen.

De vliegshow was prima dankzij de inzet van zovelen, die als ambassadeur van de club meer dan goed werk geleverd hebben. We hopen daarom al onze vrijwilligers op het helpersfeest te kunnen begroeten. Ik roep ook onze clubleden op om al die vele buitenstaanders die het evenement mede mogelijk maken uw waardering te laten merken. We zijn ondertussen ook een jaarlijkse topgebeurtenis in onze regio geworden en als vliegclub is het onontbeerlijk een goede relatie met de burens te onderhouden.

Dat uit zich naast hulp bij de show ook in meer bezoeken van 'burens' aan onze club. Laat ons daar met zijn allen de schouders onder zetten als dat nodig is, want het is fijn dat onze omgeving ons gunstig gezind is.

Dat geldt ook voor de militaire overheid en haar personeel. Niet alleen omdat we steun krijgen bij evenementen, maar ook omdat zij het zijn die vanuit Defensie een aantal aspecten van onze werking moeten controleren. Dat is niet in het minst waar voor milieu, want daar is onze milieuvergunning aan gekoppeld. Bij de laatste controle zijn er een aantal verbeterpunten op papier gezet, die ook moeten uitgevoerd worden.

Daar zijn een aantal zaken bij die verder grondig moeten aangepakt worden, maar het belangrijke is ook dat we allemaal daar de conclusie uit moeten trekken dat de verantwoordelijkheid voor respect voor het milieu en de huidige eisen op dat vlak bij iedereen ligt. Vandaar mijn oproep om met alle afval, met alle resten van brandstoffen en dergelijke op de juiste manier om te gaan.

We zijn qua renovatie van ons clubhuis aan de volgende fase gekomen, waarbij ook nog de toeg moet aangepakt worden omdat die her en der wat serieuze slijtageverschijnselen begint te vertonen. We gaan zien hoe we dat verder moeten aanpakken.

Ook kan ik melden dat in het dossier van onze militaire concessie tegen begin november wat evolutie mag verwacht worden ten aanzien van het ultralight vliegen op onze club in positieve zin. We houden u daarvan op de hoogte.

Kortom, er zit beweging in onze organisatie en dat is goed om zien. Nu nog wat mooi weer zodat ook de piloten die pas hun vergunning gehaald hebben (proficiat!) meer ervaring kunnen opdoen en al de anderen plezier kunnen beleven aan de mooie hobby die we delen.

Nicole Plees  
Voorzitter



## Inhoud . . . . .

Bij de cover: Boeing Stearman

- 2) Woord van de voorzitter  
Geslaagden
- 3) Vragen Fly-over  
Agenda  
Helpersfeest  
Power pack  
Vliegplan
- 4) Alle piloten, AANDACHT
- 5) Experimental days
- 7) Reisverslag Cees en Rob
- 8) Bolkow vliegweek 2016  
Oplossingen
- 9) Clubnieuwtjes
- 10) Over de landingstechniek bij  
"crosswind"

### 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 praktijk-examen:

Stef Kerkhofs

Proficiat Stef!

## 5 vragen voor de Fly-over

De antwoorden vindt u op pagina 8

1. Wat moet korter zijn dan de beschikbare runway lengte om binnen limieten te zijn?

- A) Take-off ground roll en landing ground roll.
- B) Take-off distance en landing distance in ISA condities.
- C) Take-off distance en landing distance in de huidige atmosferische condities.
- D) Take-off distance en landing ground roll.

2. Luchtruim klasse E: VFR is verplicht om:

- A) Tweezijdig radiocontact te behouden en een klaring te bekomen.
- B) Tweezijdig radiocontact te behouden, VFR mag er door zonder klaring.
- C) Dit luchtruim te mijden.
- D) Zelf in te staan voor scheiding van ander verkeer, vluchtinformatie is wel beschikbaar.

3. Je vliegt met de D-EGPG en kort na het opstijgen sputtert de motor. Wat doe je?

- A) Meteen terugdraaien.
- B) Heater uittrekken.
- C) Magneto's off en terug BOTH.
- D) Je reset de master switch.

4. Wat concludeer je uit volgende info achteraan de METAR: 13/12 Q0980 TEMPO -RA

- A) Je kan best regelmatig de heater gebruiken.
- B) Men verwacht regen over periodes langer dan 1 uur.
- C) Vanaf taxiway Q is het zicht in de landingsrichting 980 meter.
- D) Op basis van de luchtdruk zal je toestel beter presteren bij het opstijgen dan in ISA.

5. Hoeveel alternate airports dien je op te geven voor een VFR vlucht?

- A) Minimaal 2.
- B) Eén per traject van 50 NM wat je aflegt.
- C) Geen.
- D) Dit hangt af van het weer op je bestemming.

## Agenda 2016 - 2017

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

16 februari 2017  
Social Event

25 maart 2017  
Fly Over

20 april 2017  
Social Event

15 juni 2017  
Social Event

16, 17 en 18 juni 2017  
Langste dag Bantheville

24 juni 2017  
Fly Over

30 juni, 1 en 2 juli 2017  
Experimental days

17 augustus 2017  
Social Event

8 & 10 september 2017  
Airshow

30 september 2017  
Fly Over

19 oktober 2017  
Social Event

16 december 2017  
Fly Over

## Helpersfeest

Alle helpers van de Airshow worden met hun partner uitgenodigd op het helpersfeest, dat zaterdag 15 oktober 2016 in het clubhuis plaatsvindt.

### Aanvang 19.00 uur

Kunt u voor maandag 10 oktober laten weten of u deelneemt.  
011/34 27 39

**Tot op het feest.**

## Power pack

Het bestuur van de aeroclub heeft besloten een power pack ( start-accu ) aan te schaffen.

Het toestel staat aan de balie in het clubhuis.

De dienstdoende havenmeester beheert het toestel. Indien u er gebruik van wenst te maken overlegt u dat eerst met de havenmeester.

## Vliegplan

De laatste maanden is er meerdere keren door ATC Brussel contact met onze havendienst opgenomen om informatie in te winnen over bepaalde vluchten naar het buitenland, die niet volgens de regels waren verlopen. Het is eenvoudig om problemen te voorkomen.

Dien een vliegplan in als het verplicht is.

# Alle piloten, AANDACHT!

## Dit mag NIET MEER GEBEUREN !

Op vrijdag 10 juni ontstond een gevaarlijke situatie boven de Hechtelse Heide, als gevolg van slechte coördinatie tussen Sanicole en Kleine Brogel. Hier de weergave van het "Happening Report" van de C-130 piloot :

10/06/2016: Happening:

*We were flying 1000ft AGL on Run In 083° above S002 Hechtelse Heide. We had 2-way contact with Kleine Brogel (EBBL APP). We were going to drop 1 drifter (cleared to drop from EBBL APP + ODZ). Just after the drifter was out, we received a TCAS TA warning "Traffic" and had visual contact with a small single engine aircraft passing 500ft below us. The traffic was flying North to South above the DZ at 500ft AGL. Fortunately we were dropping only one drifter and not an entire stick, because the traffic might have hit some troopers.*

Deze boodschap is duidelijk: het had hier die vrijdag namiddag even na 14u grondig fout kunnen gaan!  
Welke lessen moeten hieruit worden geleerd?

1. De vliegveldoverste moet volgens de richtlijnen in de overeenkomst met KB, vóór elke vlucht vertrekkende van Sanicole, de ATC verwittigen. Dit is uiteraard de regel wanneer KB actief is, en dus de verkeersleiding bemand is. Het is logisch dat wanneer er militaire vliegactiviteiten zijn op of in de nabijheid van Sanicole, onze eigen vliegactiviteiten worden opgeschort.
2. Wanneer je als piloot tijdens de beweging op de grond (taxiën) of net voor het opstijgen militaire vliegactiviteit opmerkt in de omgeving, kan je beter even langs de radio informeren op 125,525 (BVLO Rdo) hetzij op 122,5 (KB App) wanneer airborne. In ieder geval blijf je uit de buurt van iedere militaire activiteit. De regel is immers ook dat men niet boven 500ft AGL komt, alvorens radiocontact te hebben met KB APP.

**Dit wil hoegenaamd niet zeggen dat je onder 500ft AGL vrij mag rondvliegen! de CTR gaat van Grond tot 2500ft. Voor elke vliegbeweging is toelating nodig.**

De club heeft haar fout tegenover KB toegegeven, en we moeten er met zijn allen alles aan doen om dit soort voorvallen te vermijden. Er zit immers nog een onaangename kant aan dit soort gebeurtenissen. Volgens de recente Europese regelgeving is elke piloot wettelijk verplicht elk incident of gebeurtenis met een vliegveiligheidsaspect te melden aan DGLV. Doe je dit niet, dan overtreedt je de wet en kan je worden gesanctioneerd.

Alle (dienstdoende) vliegveldoversten moeten de coördinatietaak met KB ernstig nemen. Wanneer KB gesloten is, bvb tijden weekends, wordt er vóór onze vliegactiviteiten even contact opgenomen met Wing Operaties van KB, de operationele permanentie. Zij kunnen reeds zeggen of er QRA is, of Standby, of andere toestanden die mogelijk ongeplande vliegactiviteiten tijdens de dag in de zone van KB kunnen veroorzaken. Als de basis actief is, geldt de regel dat er coördinatie is met de ATC circa 15 min vóór elke vlucht. Niet alleen is de vliegveiligheid ook voor ons primordiaal, maar we moeten ook de relaties met de 10Wing optimaal houden.

Happy Landings.

Vic Mardaga

## Experimental Days 2016

Tijdens het eerste weekend van juli zijn voor de tweede maal op Sanicole met succes de Experimental Days gehouden. Heel veel mensen hebben een geweldig weekend beleefd, mede dankzij het vele werk van de clubleden onder leiding van Wim van Malcot.

De weergoden waren ons ook dit jaar weer niet optimaal gezind. Vorig jaar te heet, nu weer te veel regen waardoor niet alle opgegeven deelnemers Sanicole hebben kunnen bereiken. We hadden dit jaar ook concurrentie van de AOPA Fly In te Midden Zeeland in Nederland. Desalniettemin hebben wij toch een mooi aantal vliegtuigen kunnen verwelkomen.



Op vrijdagmorgen kwam de eerste deelnemer binnen.

Het was toch afwachten wat er in de loop van de dag nog zou komen. Niet alleen het weer was, zoals verwacht, een beetje spelbreker maar ook andere problemen zorgden ervoor dat lang niet alle aangemelde vliegtuigen konden komen, variërend van radioproblemen, motorproblemen, drukke werkzaamheden en gezondheidsproblemen. Maar toch hebben we tijdens dit weekend meer dan 30 bezoekende vliegtuigen gehad plus 6 experimentals die òf homebased zijn òf waarvan de piloten toch maar met de auto gekomen zijn. Al met al een mooi aantal. Roger Hopkinson kon niet vliegend vanuit Engeland komen maar dat weerhield hem en zijn vrouw er niet van om met de auto de oversteek te maken. Een toepasselijk nummerbord op zijn Audi viel wel op: RV 06 FLY.



Bij binnenkomst werden de deelnemers hartelijk welkom geheten in de "Pilot Lounge" en werd een flesje water aangereikt. Nadat het vliegboek ingeschreven was, werd nog een goodiebag overhandigd, een mooie mok met o.a. het embleem van de Experimental Days en een flesje elixer van de plaatselijke likeurstokerij de Korhaan.

Zo'n Fly In is altijd een feest van herkenning. Er werd dan ook volop geknuffeld en nieuwe contacten gelegd.

Voor de inwendige mens werd goed gezorgd, op vrijdag waren er pizza's geregeld, waarvan gretig gegeten werd.



Toevallig moest het Belgisch voetbalelftal vrijdag een wedstrijd om het Europees Kampioenschap spelen en er was voor de liefhebbers geregeld dat zij in het clubgebouw de wedstrijd op een groot scherm konden volgen. Na de wedstrijd en een of meer afzakkertjes werden de shuttles ingeschakeld en de piloten en aanhang naar de slaapgelegenheden gebracht. Er werd o.a. aangeboden te overnachten in het Milton wat door de deelnemers als zeer positief werd omschreven. Heel veel dank aan onze militaire vrienden voor het beschikbaarstellen van de kamers.

De volgende morgen stond er in het clubgebouw een uitgebreid ontbijt klaar, keurig verzorgd. En nu maar hopen dat er nog veel vliegtuigen binnen komen. En inderdaad, het weer werd beter en er kwamen nog volop vliegtuigen uit verschillende landen. Erg gewaardeerd werd dat van alle landen vanwaar vliegtuigen aangemeld waren, de vlaggen boven het clubgebouw hingen. Dat was een mooi gezicht.

De piloten van de Carbon Cub hebben een lezing gegeven over dit vliegtuig.



Voor degenen die zin hadden in een fietstocht waren er fietsen geregeld waarvan ook flink gebruik is gemaakt. Na de lekkere belegde broodjes 's middags was er ook de mogelijkheid om deel te nemen aan een tweetal bezichtigingen in Hechtel, o.a. naar likeurstokerij "De Korhaan". Heel fijn in deze is was de medewerking van de gemeente Hechtel-Eksel.



Onder leiding van Philippe en zijn team hebben we op de zaterdagavond kunnen genieten van een goed verzorgde BBQ .

Na weer een voetbalwedstrijd (nu moest Duitsland aantreden) hebben we nog tot in de late uurtjes met heel veel mensen genoten van weer een gezellig samenzijn.

Het moet wel gezegd worden dat de shuttle chauffeurs soms wel veel geduld moesten hebben eer ze de schaapjes meekregen naar hun slaappleats. Als schuldige wijzen we maar weer de gezelligheid aan.

Nadat op zondagmorgen weer van een lekker ontbijtbuffet gebruik gemaakt werd, gingen onder andere de vliegers uit Ierland hun spullen gereed maken voor de terugvlucht, zodat zij voor het aankomende slechtere weer thuis zouden zijn. Binnen België zou het weer wel meevallen. We hebben dan ook 's zondags nog verschillende vliegtuigen mogen begroeten.

In de loop van de voormiddag heeft Roger Hopkinson een uitleg verzorgd over EFLEFA (European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft). RAR Aviation verzorgde een lezing over Belgian finest olt-timers. De hotdogs 's middags en de ijsjes vonden ook gretig aftrek.

Gelukkig is iedereen 's zondags terug kunnen vliegen. Al met al een zeer geslaagd evenement dat in 2017 zeker herhaald wordt. Met nogmaals dank aan de vele vrijwillige medewerkers en sponsors, zonder jullie gaat het niet.

**Zet de data maar vast in de agenda: het weekend van 30 juni, 1 en 2 juli 2017.**

## 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





## Bolkow vliegweek zomer 2016

Naar jaarlijkse gewoonte vertrokken Danny en ik met één dag vertraging, omwille van meteo, op 25/7 richting het eiland Elba Italië. Via een ommetje, om het slechte weer in de Ardennen te mijden, maakten we een eerste stop in Sedan.



Vandaar ging het richting Semur met vooraf een telefoontje om onze komst te bevestigen. We herinneren ons het goede restaurant en dat het vliegveld op wandelafstand ligt van het veld. De dag erop ging het verder richting Bastia Corsica, via Valence en Cuers .



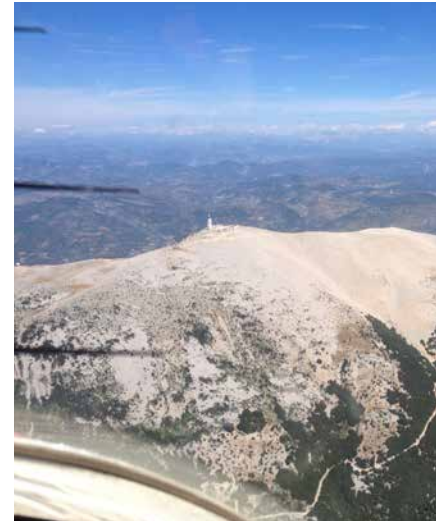
Zelfs bij blue sky is een overtocht van meer dan een uur over de zee een IFR ervaring. Het vliegen in la France is niet meer wat het was. Laveren tussen de verschillende zones rekening houdende met alle notams en de zoektocht naar fuel (openingstijden en beschikbaarheid) maken de reis avontuurlijk. Na een avondje Bastia richting Elba. Na een mooie approach,



in een bergachtige omgeving bezochten we Elba, het eiland waar Napoleon naartoe werd verbannen. Mooi eiland, prachtige stranden en lekker eten.

Tanken doe je best vooraf in Corsica. 3,78 euro per liter Mogas (1.70 in Frankrijk) en 60 Euro kosten voor 2 dagen parking in het gras!

Onze bedoeling was terug te keren via de Alpen maar het onstabiele en onweerachtige weer weerhielden ons hiervan. Dan maar terug via de Rhonevallei huiswaarts: Elba, Cuers, Valence en nightstop in Macon en dan verder via Reims naar Sanicole.



In één week 2x de Mont Ventoux beklommen langs de steilste kanten en 2x in 1.30h de middelandse zee overgestoken. Ja we hebben weer wat aan onze fysiek gedaan.

Leon

## De oplossingen . . .

1. **c)** Je moet binnen de beschikbare runway lengte over een obstakel van 50 ft kunnen klimmen. Uiteraard is dat in de huidige condities, warme lucht en lage luchtdruk maken de benodigde afstand langer.
2. **d)** In klasse E hoef je niet op te roepen. Je kan wel vluchtinlichtingen krijgen maar scheiding is jouw taak.
3. **b)** First fly the plane, maar dat staat er niet tussen... de heater uittrekken kan de situatie oplossen als je inlaat geblokkeerd is (vogel, ijs, vuil,...).
4. **a)** Temperatuur en dauwpunt vlakbij elkaar betekent vochtige lucht. b en c zijn nonsens, d is het omgekeerde van de waarheid.
5. **c)** Voor VFR zijn alternates niet verplicht.



## Clubnieuwtjes

### Niet aangename verrassing

Enkele weken geleden maakte een van onze clubleden een vlucht van EBLE naar Luik.

De vlucht is goed verlopen en de piloot verbleef 1 uur en 50 minuten in Luik.

Hij heeft een rekening van de luchthaven ontvangen van € 99,99. (landingsgeld ; parkeergeld; opstijggeld; passagiersbelasting en onkosten)

### Dit zet aan tot denken.

### Starten van motoren

Het starten van de motor van de OO - LNC heeft het afgelopen jaar 2 keer brand in de /aan de carburator tot gevolg gehad. De eerste keer is het onmiddellijk opgemerkt, maar de tweede keer is het waarschijnlijk niet opgemerkt door de piloot en is

het vuur gedoofd bij het aanslaan van de motor. Tijdens de periodieke inspectie van het vliegtuig bleek, dat de luchtfilter gedeeltelijk was gesmolten en de carburator was zwart van de roetaanslag.

Bij lage buitentemperatuur is de kans op motorbrand tijdens de startprocedure groot.

De oorzaak is meestal het toedienen van te veel brandstof.

Wij raden u daarom aan de startprocedure te volgen die de constructeur van de motor voorschrijft.

Het is wenselijk dat een collega buiten het vliegtuig kijkt of alles normaal verloopt en een brandblusser binnen handbereik heeft. (op veilige afstand)

### Parkeren van vliegtuigen

Tijdens een uitstapje naar Frankrijk overkwam ons het volgende:

Het vliegtuig is op een normale manier geparkeerd en de handrem is opgetrokken.

Door nog onverklaarbare reden is de handrem eraf gegaan. Het vliegtuig is vervolgens achteruit gerold en is tegen een hangar en tegen een ijzeren paal tot stilstand gekomen. Het resultaat was een behoorlijke schade.

Dit had voorkomen kunnen worden door een eenvoudig wielblokje achter de hoofdwielen te leggen.

### Geert Lemmens

#### 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

# Over de landingstechnieken bij “crosswind”

**In vorig nummer maakten we melding van vliegtuigcrashes te wijten aan crosswind. Nu analyseren we de gebruikte technieken”**

Gewoonlijk ontbindt men de windvector in zijn twee componenten, te weten de component in de as van de landingsbaan, en de component op 90°. Dat kan op elementaire wijze worden geplot op een windrooster. Het is vooral de crosswind component die ons interesseert, omdat we deze moeten compenseren, willen we een correcte en veilige landing uitvoeren. Er zijn twee gangbare technieken, die in het jargon vaak “Crab”, of “neus in de wind”, en “Crossed controls” of “lage vleugel” worden genoemd.

De crab methode is de eenvoudigste. Net als bij een normale navigatie nadert men de landingsbaan in gecoördineerde vlucht, doch waarbij de langsas van het vliegtuig een hoek vormt met de as van de baan. Door de neus met de juiste hoek in windrichting te houden zal het gevlogen traject perfect in het verlengde van de as van de landingsbaan blijven. Er stelt zich meestal een probleem voor de eigenlijke landing, omdat de hoofdwielen niet in de rolrichting staan, en er dus bij contact met de landingsbaan een vrij brutale kracht op het onderstel wordt uitgeoefend. Sommige vliegtuigen hebben een ophanging van het onderstel die hierop is voorzien (zoals de F-104, of de F16) en sommige grote transportvliegtuigen. Hun landingsgestel kan deze krachten opvangen door longitudinale beweging met veerkracht, of soms kunnen ze het landingsgestel laten draaien in de vliegrichting. Maar als deze voorzieningen er niet zijn, kan er schade optreden aan de banden, aan het onderstel, en kan tevens de richtingscontrole bij de landing problematisch worden.

Vandaar de methode “crossed controls”, omdat men vliegt met “gekruste sturen” of met andere woorden met de stick of yoke in één richting (in de wind voor compensatie van de crosswind component) terwijl het voetstuur in de andere richting stuurt om de as van het vliegtuig opgelijnd te houden met de as van de baan. Zodoende zullen de wielen van het landingsgestel bij de landing opgelijnd zijn in de rolrichting, zij het dat het wiel aan de windzijde door de lage vleugel eerst de baan zal raken. Wat we hierbij echter goed moeten beseffen, is dat we het vliegtuig in een bijzondere modus brengen. De vlucht is niet gecoördineerd, dus de luchtstroming verloopt niet optimaal over de vleugels, en de overtrek snelheid zal dus hoger zijn. Deze factor zal allicht gespeeld hebben bij de geciteerde MD 11 ongelukken. Vooral in de sportvliegerij zal men vaak beide landingstechnieken opeenvolgend gebruiken: in de naderingsfase de crab techniek, om vlak voor de landing over te gaan naar de crossed controls. Het kan niet genoeg worden benadrukt dat heel wat oefening nodig is om deze technieken te beheersen, en veilig te kunnen toepassen. Men moet tevens groeien tijdens dit leerproces, beginnen met lage waarden zijwind (rond 10 kts) om geleidelijk ervaring op te doen en ook hogere waarden te kunnen trotseren, zonder de limieten van het vliegtuig te overschrijden.



Twee belangrijke opmerkingen moeten nog worden gemaakt. Vooreerst geven de meeste vliegtuighandboeken (POH) de zogenaamde “demonstrated” waarde aan van de crosswind. Dit betekent dat de testpiloot tijdens het uitvoeren van het testprogramma met deze waarden heeft gevlogen, m.a.w. aangetoond heeft dat het toestel deze waarden aan kan. Daarbij zijn we toch indachtig dat deze testpiloten zeer ervaren zijn in hun werk, met allerlei vliegtuigtypes, en geen referentie zijn voor een gewone privaat piloot. De tweede opmerking heeft betrekking op de wind zelf. Men dient te beseffen dat de wind geen stabiel gegeven is. Naarmate de windsterkte toeneemt zal meestal ook de variatie in sterkte toenemen en zal de richting evenmin stabiel zijn. De zogenaamde “uitschieters” of “gusts” komen meestal voor met onregelmatige intervallen, en ze zijn soms afgewisseld met minutenlange luwe fases. Het is dus perfect mogelijk dat tijdens de landingsfase de wind net in een luwe modus was, en daardoor geen probleem vormde. Dit betekent dan ook hoegenaamd niet dat we plots een superpiloot zijn die sterke crosswind kan trotseren.

Wees nederig in je conclusies.

Wat kunnen we uit dit alles besluiten?

We moeten de windroos gebruiken, en beseffen dat een windcomponent van 10 kts of meer op 90°, extra vliegkunst zal vergen. Voor lichte toestellen, of voor zweefvliegtuigen (met een grote span) kan dit al snel voor problemen zorgen. De waarden die eventueel in het handboek vermeld zijn, geven ons een idee van hetgeen mogelijk is met dit vliegtuigtype, maar daarom nog niet wat wij als piloot aan kunnen.

Hoe sterker de wind waait, hoe onstabiel het patroon wordt, zowel in sterkte van uitschieters als in richting. Wanneer we in dergelijke omstandigheden gaan vliegen, moeten we weten of we tegen deze fenomenen zijn opgewassen. Verhevenheden aan de windzijde (zoals een huizenrij, een bos, heuvels e.d.) zijn meestal ongunstig. Ze kunnen brutale daalwinden, of hevige turbulentie veroorzaken. We ondervinden dit fenomeen in Beverlo met winden uit Noordwestelijke tot Noordoostelijke richting, als gevolg van de situering van loodsen, clubhuis en bomen ten Noorden van de landingsbaan. Verwacht men toename van de wind, zorg dan voor een uitwijkvliegveld met landingsbaan in de windrichting, of stel de vlucht uit.

Een vaak gebruikte techniek is een nadering en landing met kleine kleppen uitslag (bvb flaps in T/O stand, of 20° i.p.v. 40°). Men moet dan wel de naderingssnelheid aanpassen, maar door de lagere weerstand reageert het vliegtuig sneller op een verhoging van het motorvermogen. In sommige handboeken waarschuwt men ook voor het vliegen in "crossed controls" met full flaps. Aan lage snelheid kan de hoge vleugel in de schaduw van de romp komen waardoor plots draagkrachtverlies op deze vleugel kan ontstaan, met een brutaal rolmaneuver en crash tot gevolg. Bij sommige toestellen met veel beschikbaar vermogen zal men net met maximale uitslag van flaps naderen, eventueel nog met spoilers of speedbrakes. Door deze verhoogde weerstand kan men met meer vermogen komen landen, waardoor de stuurvlakken aan de staart efficiënter functioneren. Bovendien zal zo ook het uitzweven of "floating" boven de landingsbaan verkort worden.

Eens de sterkte van de wind boven de 20 kts gaat, is de richting eigenlijk van minder belang. Nagenoeg altijd zullen er dan uitschieters zijn die ons het leven erg moeilijk maken, zelfs indien recht in de landingsbaan. Deze uitschieters zullen immers de snelheid voor nadering en landing danig doen variëren, dat een veilige landing echt problematisch kan worden. Dan is het beter om onze vloot veilig in de loodsen te houden.

Natuurfenomenen, zoals de wind, mogen we nooit onderschatten. Met onze relatief lichte vliegtuigen worden we al vlug een speelballetje. Zorg dus dat je als vlieger je vakmanschap op peil houdt door regelmatig te vliegen. Maar anderzijds beoordeel de weerselementen op een nuchtere manier, en bij twijfel, kies voor een uitwijking naar een ander vliegveld, of stel de vlucht gewoon uit. Beter een bescheiden piloot die men af en toe eens kan plagen, dan een macho die nog enkel in de herinnering leeft.

Happy landing !  
Vic Mardaga



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



**WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM**

*Whatever your mission, always fly Mission®*