

Fly-over





Woord van de voorzitter...

De winter staat weer voor de deur. Goede tijd om zaken op een rij te zetten en het volgende vliegjaar goed voor te bereiden. Het seizoen was wisselend goed, maar qua vliegen iets minder dan de vorige jaren. Maar het goede nieuws is dat er weer een aantal nieuwe kandidaat-piloten zijn.

Het seizoen wordt afgesloten met de winterbbq. En al lopen die dag de jagers ook bij ons rond, het zal geen everzwijnbuffet worden... Maar wel een gezellig feestje waarbij we de sterke verhalen kunnen vertellen in een knusse sfeer. Ook de agenda voor 2017 is klaar en daar zijn zeker toppers bij die we niet mogen missen.

Onze club zal volgend jaar ook werken aan de vernieuwing van onze tankinstallatie, inclusief een goed registreersysteem. Dat zal ongetwijfeld een verbetering zijn. Het zal mogelijk uitgevoerd worden in twee fases, waarbij de eerste er eentje is waarbij de AVGAS-installatie klaargemaakt wordt.

We hebben geëxperimenteerd met het alle dagen open zijn en we gaan dat dankzij de steun van de havenmeesters verderzetten!

In de luchtvaart zijn de inspanningen van het VMMV belangrijk voor onze hobby. Voor het eerst in tientallen jaren zijn alle clubs (zelfs de Waalse) aangesloten bij de Vlaamse Vereniging voor Motorvliegen. Dat is geen Belgenmop maar de realiteit. Dat komt omdat er nog geen Waalse tak voor motorvliegen bestaat, maar daar wordt aan gewerkt. Om als luchtsport meer inspraak (en subsidie) te krijgen is het belangrijk dat VMMV zoveel mogelijk leden heeft en de norm om als lid erkend te worden is of men een sportverzekering heeft of niet. Dat is niet alleen administratief belangrijk, maar ook inhoudelijk want de sportverzekering die VMMV aanbiedt is kwalitatief een stuk beter als elke andere verzekering. Dat staat elders in dit tijdschrift uitgelegd.

Qua evenementen zijn onze twee grote klassiekers er weer. Traditioneel zijn dat de Experimental days in het weekend van 30 juni en 1 en 2 juli, dat mogelijk een ruimer Europees tintje zou kunnen krijgen en de 40ste airshow van onze club op 8 en 10 september die mogelijk de grootste ooit zal zijn.

Dat goede relaties met de buurt onontbeerlijk zijn voor een vliegclub hoeft geen betoog. De medewerking van de gemeente Hechtel-Eksel is uitstekend en daardoor zijn ook de ondertussen stilaan op gang gekomen bezoeken aan onze club van start gegaan. Wie daar ooit voor aangesproken wordt, probeer dat eens mee te maken! Je staat ervan te kijken hoe geboeid de mensen zijn en hoe onbekend onze luchtvaartwereld is.

En dan voor later op de maand: fijne feestdagen en eind goed jaareinde! Vergeet niet dat we tijdens de winterstop op donderdagavond 22 december open zijn voor pot en pint en een babbel!

Nicole Plees
Voorzitter



Bij de cover: NH90 TTH
Tactical Transport Helicopter
Belgian Airforce

Inhoud

- 2) Woord van de voorzitter
Gratis af te halen
- 3) Vragen Fly-over
Agenda
Starten en afzetten van de motor
- 4) Sanicole airshow 2016 - terugblik
- 5) Sanicole airshow 2017 - vooruitblik
- 6) Reisverslag Cees en Rob - deel 2
- 8) Belangrijk bericht
- 9) Vlootvernieuwing
Solisten
Oplossingen
- 10) Lidgeld en verzekering
Pilot's tip - Rudder
- 11) Pilot's tip - Go-around
Nieuwe lichting leerlingen

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

Gratis af te halen..

500 vliegtijdschriften gratis af te halen
bij oud-clublid Joop Roes.

Tooroplaan 31, 6006PK Weert,
Nederland.

Tel. 00 - 31 - 495 - 533424.

5 vragen voor de Fly-over

De antwoorden vindt u op pagina 8

1. Wat gebeurt er met de aanduiding van je hoogtemeter als de pitotbuis dicht vriest?

- A) Deze loopt te snel op als je klimt.
- B) Deze blijft correct.
- C) Bij het dalen lees je 0 af vóór je geland bent.
- D) Deze blijft staan op de waarde op het ogenblik van dicht vriezen.

2. De oliedruk valt weg en de olietemperatuur loopt op, wat doe je?

- A) Onmiddellijk een voorzorgslanding maken.
- B) Op je bestemming, een mechanicien de oliepomp laten checken.
- C) Dit vermelden op het trouble report.
- D) De motor stil leggen en herstarten.

3. Een VOR heeft DOC 60 NM. Waaraan moet voldaan zijn om het signaal te ontvangen?

- A) Korter dan 60 NM bij het bakken vliegen.
- B) Wanneer je over DME beschikt heeft DOC geen belang.
- C) Binnen 60 NM vliegen, hoog genoeg, en over een UHF antenne beschikken.
- D) Binnen 60 NM vliegen en line of sight zijn.

4. Voor een vlucht door een TMA, op een magnetische route 230, is een geschikt kruisniveau:

- A) FL80.
- B) FL85.
- C) FL70.
- D) FL75.

5. Wat is het doel van een fuel flow meter?

- A) Checken correcte werking brandstofpomp(en).
- B) Vroegtijdig aangeven van motorproblemen.
- C) De nood aangeven om de mengverhouding aan te passen.
- D) De nood aangeven om de propeller pitch aan te passen

Starten en afzetten van de motor.

Om schade en vervuiling te vermijden is besloten om de vliegtuigen alleen nog op het gras te starten en af te zetten. Vanaf de grasvlakte worden de vliegtuigen naar de hangar getrokken en omgekeerd van de hangar worden de vliegtuigen naar de grasvlakte getrokken.

We starten de vliegtuigen niet met de staart gericht naar terras of hangar.

Zodra het weer het toelaat wordt er voor hangar 1,2,3,4 en 5 een witte lijn getrokken op de overgang van beton naar grasvlakte. Voor hangar 6 wordt er een witte lijn getrokken waar de grasbetontegels overgaan in beton.

Dat is de lijn die we niet met draaiende motor oversteken.

Namens de beheerraad

Agenda 2016 - 2017

19 december 2016 - 1 januari 2017
Vliegveld gesloten

22 december 2016
Clubhuis open vanaf 19.00 uur

8 januari 2017
Nieuwjaarsreceptie - 17.00 - 19.00 uur

16 februari 2017
Social Event - 20.00 uur

18 februari 2017
Vergadering havenmeesters

18 februari 2017
Pilotenvergadering - 18.00 uur

25 maart 2017
Fly Over

20 april 2017
Social Event - Alg. ledenvergadering

1 - 6 mei 2017
Vliegweek Bantheville

20 mei 2017
Vliegrally vanaf 10.00 uur

20 mei 2017
Vliegrally BBQ vanaf 18.00 uur

4 juni 2017
Uitstap leerling-piloten

15 juni 2017
Social Event - 20.00 uur

16, 17 en 18 juni 2017
Langste dag Bantheville

24 juni 2017
Fly Over

30 juni, 1 en 2 juli 2017
Fly-in Eflava (Experimental days)

8 september 2017
Sunset Airshow

10 september 2017
Int. Sanicole Airshow

24 september 2017
Uitstap Gilbert

30 september 2017
Fly Over

7 oktober 2017
Infodag Sanicole - 14.00 uur

14 oktober 2017
Helpersfeest Airshow - 19.00 uur

15 oktober 2017
Oriëntatieloop

19 oktober 2017
Social Event - 20.00 uur

16 december 2017
Fly Over + Winter BBQ

Sanicole Airshow 2016 - een terugblik

Elke show in Sanicole is anders en onze 39e editie van 2016 kan het best omschreven worden als rustig, subtiel en elegant. De grote kanonnen van 2015 waren misschien niet van de partij, maar er waren voldoende hoogtepunten om ons vliegveld wederom te doen vollopen met een recordopkomst.

De sunset airshow van vrijdagavond was met voorsprong de mooiste tot nu toe. Het weer was perfect en de B-1 zorgde ervoor dat iedereen, ondanks dat de zon warm was, kippenvel kreeg. Het PC-7 Team is misschien wel het meest onderschatte team in Europa, want ze vliegen dan misschien niet met straaljagers, hun demo is subliem en moet niet onderdoen voor die van hun jet-collega's.



Elegant waren zonder twijfel de P-38 en Corsair van de Flying Bulls die met hun eenvoud een zeer indrukwekkende demo brachten. Voor velen een absoluut hoogtepunt waren de Saab Viggen, Draken, Tunan en 105 van de Swedish Air Force Historic Flight. Misschien niet de meest in het oog springende headliner, maar ze wisten de harten te stelen van iedereen.

2016 was in september een rustig jaar: geen samenwerkingen met andere shows vlakbij, geen spottersdag op zaterdag, goed weer dat ervoor zorgde dat de planning kon gehaald worden, kortom iedereen kon aangenaam en relax toewerken naar de show.

Volgend jaar kondigt zich echter anders aan... Door onze ervaring willen we de voorbereiding blijven verbeteren zodat we hopelijk even relax naar de show toe kunnen werken, maar we willen hier een grote feesteditie van maken, want we worden ook maar één keer 40 uiteraard!



Sanicole Airshow 2017 - een vooruitblik



Op 8 & 10 september staan de festiviteiten op het programma en onze show zal naast ons eigen verjaardagthema ook in het teken staan van de 70e verjaardag van de Amerikaanse luchtmacht. In ons airshow weekend zullen wij samenwerken met de vliegshows in Lens & RAF Scampton. Ook zal er op zaterdag 9 september opnieuw een spottersdag aan de show gekoppeld worden in Kleine Brogel.

Op dit moment is het nog net iets te vroeg om al in detail in te gaan op mogelijke deelnemers en het programma, maar ik kan alvast melden dat de signalen die we krijgen zeer positief zijn. We doen ons uiterste best om zoveel mogelijk hoogtepunten uit het verleden opnieuw de revue te laten passeren en we hopen dat we hiervoor de nodige ondersteuning zullen krijgen.



Rond de show willen we ook een aantal speciale projecten lanceren waarover in de volgende edities van de Flyover meer info volgt, maar graag willen we jullie nu reeds ons meest prestigieuze project voorstellen: de Breitling Sanicole Aerospace.



In samenwerking met onze airshow partner Breitling willen we een exclusief verjaardaguurwerk uitbrengen met het logo van onze show. Hier worden slechts 50 genummerde exemplaren van gemaakt, dus het wordt een collector's item. Ook zullen we voor onze leden en medewerkers een speciale actie rond doen, maar daarover volgt de komende week meer info. Het ontwerp willen we jullie wel niet onthouden uiteraard.

2017 wordt voor ons allen een magisch jaar en we hopen dat jullie deze magie samen met ons willen uitdragen het komende jaar en dat we in september meer dan ooit op jullie onvoorwaardelijke steun en toewijding mogen rekenen om van onze 40e airshow dé show van het jaar te maken.



Reisverslag Cees en Rob - Deel 2



Checks, starten, taxiën en take-off. Op naar de volgende bestemming Castelnaudary (LFMW). Hier hadden we onze overnachting gepland. Na diverse oproepen op de frequentie geen antwoord maar dat zijn we in Frankrijk en andere landen wel gewend. Baan bepalen en landen. Hier is helemaal niets te beleven. Er is een man op het veld die vertelt dat er niets was in de buurt. Slapen kon hier wel maar het is een dikke 5 km lopen naar het dorpje. Met die hitte dus geen goed plan. Instappen dan maar en op naar een ander veld. De volgende geschikte locatie, door ons als alternatie voorzien, is Lezignan (LFMZ).

Een rustig veld waar we onze tent uit de wind konden neerzetten. Er was een eetlocatie op loopafstand maar helaas gesloten....dus een stukje verder lopen. Het bier en eten smaakt er niet minder om, juist beter.

Woensdag, er tijdig uit. Om 09:00 uur zou de toren weer bezet worden. Een leuke dame bemant vandaag de toren en is erg gestrest, het radio verkeer is dan ook redelijk druk. We betalen en maken alles weer in orde voor de volgende vlucht. Het volgende veld is Ales (LFMS).

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



Na een mooie vlucht, nog steeds Blue Skye, landen we op Ales. Er zijn wat activiteiten van komend en gaand verkeer maar niet echt om te zeggen hier blijven we. Is ook niet de bedoelinghet is nog vroeg.



Het einddoel van de dag is Montelimar (LFLO). Dus weer de normale voorbereidingen en weer de lucht in.....op naar Montelimar. Het veld is snel gevonden na een mooie vlucht met de middenlandse zee rechts op afstand in zicht. Landing ingezet en weer vaste bodem onder de voeten. Geparkeerd en kijken wat de mogelijkheden zijn.

Het restaurant op het veld is toevallig die dag gesloten dus moeten we de stad in. Een vriendelijke Fransman brengt ons naar het leuke touristische centrum waar we op een mooi terrasje een landingsbiertje drinken en wat eten. Terug lopen naar het veld is geen optie met die hitte, dus we nemen een taxi terug. We bezoeken het luchtvaartmuseum, erg de moeite waard.

Donderdag, het eerste wat we moeten doen is tanken. Om 09:00 uur is het clubgebouw bezet en kunnen we voltanken. Het volgende doel is Chalons-sur-Saône (LFLH). Na een mooie vlucht door de Rhône Delta en Vallei komen we aan bij Chalon.



Na de landing tanken en het weer checken. We kregen een weinig regen en we willen wel weten wat het gaat worden. Op de toren worden we geïnformeerd dat we net een front hebben gehad en dat er een tweede front aankomt. Maar tussen de twee fronten kunnen we wel naar ons einddoel Chambley (LFJY) komen. Goede raad is niet duur dus weer op pad. Onderweg krijgen we wel wat regen maar het is niet noemenswaardig. Mooie wolkenpartijen glijden langs en we genieten volop.



We krijgen Chambley inzicht en zetten de landing in. Na de landing parkeren we bij het restaurant waar we nog snel een broodje kunnen eten. De vriendelijke Française verzekert ons dat we na 19:00 uur ons verdiende biertje en bijbehorende maaltijd daar kunnen nuttigen. We kijken wat rond daar en we verbazen ons dat op dat veld, met een grote hoge hangaar, een nieuw stationsgebouw en toren geen enkele activiteit is te bespeuren. maar goed we hebben een veld, eten en overnachten zal geen enkel probleem zijn. Het weer wordt wat minder maar we zien morgen wel verder. Na een lekker biertje en een goede maaltijd en een wijntje maken we ons nachtverblijf naast het toestel in orde.

Vrijdagochtend om 06:00 uur worden we gewekt door regen. We proberen nog snel de boel droog op te ruimen maar dat lukt met de tent niet helemaal. We wachten een tijdje tot het droger wordt en het weer wat opklaart. Na alles in orde gemaakt te hebben vliegen we richting Reims Prunay (LFQA). Mooie wolken partijen onderweg met gaten erin waardoor we grondzicht kunnen houden.



Radiocontact opgenomen met Reims info voor landingsinformatie. Het zicht is 10 km en de wolkenbasis op 1400 ft. Na de landing getankt, vliegplan gemaakt administratie in orde gemaakt en we zijn klaar voor de thuis vlucht.

Het wachten is nu op opklaringen die beloofd zijn. Na 13:00 uur trekt het open en we kunnen op 6000 ft over een stukje Ardennen vliegen. Op op deze hoogte kunnen we "direct to" Leopoldsburg (EBLE) vliegen. We vliegen overal overheen, laveren tussen wolkentoppen en de kortste weg naar huis. Na de landing is deze korte vliegvakantie ook weer tot een einde gekomen.

Volgend jaar weer en dan denken we naar Zuid Duitsland te gaan.

Belangrijk bericht aan de clubleden

Dit bericht richt zich tot alle clubleden van Sanicole, maar in het bijzonder tot de eigenaars van vliegtuigen.

Alle leden zijn zich wellicht bewust dat "ruimtelijke ordening" en "milieubewustzijn" topics zijn die in recente jaren steeds meer aandacht hebben bekomen. Defensie, als grote organisatie, wenst hier zeker niet negatief in beeld te komen, in tegendeel, ze wil eerder een voorbeeld zijn.

Aeroclub Sanicole is gevestigd op militair domein, hetgeen zowel voordelen als bepaalde beperkingen met zich meebrengt. De militaire overheid, als beheerder van de militaire domeinen, heeft dus ook een verantwoordelijkheid voor hetgeen in onze club gebeurt, en op ons vliegveld. Vrij vaak zijn er militaire activiteiten op of vlakbij ons vliegveld, (oefeningen met landingen van militaire helikopters, bivak ten Zuiden van de landingsbaan, paradrops boven Hechtelseheide, zonder te spreken over het feit dat we binnen de CTR van Kleine Brogel liggen). Vandaar dat de verantwoordelijke overheid toeziet dat alle toepasselijke regels en wetten ook door ons strikt worden nageleefd. Dit kan op allerlei manieren gebeuren, bijvoorbeeld tijdens de (toevallige) aanwezigheid van militaire autoriteiten tijdens oefeningen, maar ook door het houden van een periodieke audit. Niet alleen de militaire overheid, maar ook wij houden eraan om zo goed mogelijk alle regels te respecteren. Dat is belangrijk voor ons eigen veilig en goed functioneren, voor de goede relaties met de militairen, en voor ons imago naar de buitenwereld.

Tijdens een recente inspectie bleek echter dat er een aantal negatieve punten zijn, waaraan we met zijn allen iets kunnen en moeten doen.

- zo is het vanuit het standpunt van milieuverantwoordelijken onaanvaardbaar dat men zijn toestel met brandstof vult op een andere plaats dan het daartoe voorziene ondoorlaatbare platform

(aan de benzinepomp).

- uit veiligheidsoverwegingen is het onaanvaardbaar dat men rookt in de nabijheid van vliegtuigen (eigenlijk voorbij de omheining van het clubhuis), of dat men een toestel opstart vlakbij de loods, of met de staart naar de loods, of dat men werkzaamheden aan het toestel uitvoert met draaiende motor, zonder veiligheidsmaatregelen (bvb een piloot in de cockpit) (zie huishoudelijk reglement).
- een vliegtuigloods behoort ordelijk en netjes te zijn, zonder oude rommel. Niemand heeft bezwaar tegen één of twee busjes reserve motorolie, die in een kast zijn opgeborgen. Wat onaanvaardbaar is in de loods, zijn grote hoeveelheden olie, bidons met afgelaten olie, volle of lege brandstof bidons van 25 of 30 Lt, tonnen of vuilbakken vol met allerlei rommel, lege oliebusen, voden vol olie e.d.. Als er ooit brand zou ontstaan, en de expert zou dit soort toestanden ontdekken, dan trekt de verzekering zich onmiddellijk terug!

Wij hopen dat deze alarmkreet gehoor krijgt, en dat we deze situatie gevoelig zullen verbeteren, al was het maar uit collegialiteit en respect voor elkaar, en in het bijzonder voor de verantwoordelijke leden die zich hiervoor inzetten. Ook de club zal trachten enkele infrastructuurwijzigingen door te voeren om voor zekere problemen een aanvaardbare en verdedigbare oplossing te bieden.

Met dank voor uw begrip en inzet.
Het bestuur



Vlootvernieuwing

Het bestuur onderzoekt de mogelijkheid om een start te maken met het vervangen van onze verouderde clubvliegtuigen .

Goede voorstellen en ideeën zijn welkom.

Mogelijk zijn er clubleden die voor een gedeelte, financieel willen participeren als er tot koop wordt overgegaan.

Met ideeën kunt u terecht bij Geert Lemmens

solisten

Dirk Draulans (OO - LNC)
Paul Dillen (D - EGP)
Josy Cielen (PH - SRN)
Theo Schoofs (PH - SRN)

Het doopritueel, dat plaatsvindt na het maken van de eerste solovlucht is de laatste tijd in de vergeethoek gekomen. Meer dan 10 solisten zijn inmiddels de dans ontsprongen.

Tijdens de laatste bestuursvergadering is besloten, dat we de solisten, die nog niet gedoopt zijn, uitnodigen op een van de "social evenings " en hen daar te "dopen" in nieuwe stijl.

De oplossingen . . .

- b) De hoogtemeter heeft alleen de static pressure hole nodig.
- a) Als wegvallende oliedruk bevestigd wordt door toenemende olietemperatuur, moet je verwachten dat de motor elk ogenblik begeeft.
- d) Je moet hoog en dicht genoeg zijn. In a is fout dat je mogelijk niet line of sight bent, b is totale onzin, c ook want de VOR werkt in de VHF band.
- a) Je vliegt door gecontroleerd luchtruim dus moet een IFR hoogte kiezen. Je vliegt naar het westen dus een even hoogte, FL80.
- c) Het enige nut van een fuel flow meter is aangeven wanneer je moet leanen (fuel flow hoger dan POH voor de gekozen power setting).

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

Lidgeld en persoonlijke verzekering 2017

De raad van beheer heeft in vergadering van 30 november 2016 besloten, dat de bedragen voor de respectievelijke lidgelden voor 2017 ongewijzigd blijven.

Voor de persoonlijke verzekering, die voor alle Sanicole-piloten deel uitmaakt van de voorwaarden om vliegend lid te zijn, is bepaald dat we club-breed in 2017 de VVMV- Sportverzekering nemen. De verzekeringsvoorwaarden vindt u op de VVMV-site.

De premie van deze uitgebreide sportverzekering is hoger dan de persoonlijke verzekering, die in het verleden bij Aviabel werd afsloten. Om de prijsverhoging enigszins te compenseren is het lidgeld dit jaar niet verhoogd.

Prijzen:

- | | |
|--|---------|
| • Vliegend lid. (incl. VVMV lidmaatschap) | € 240,- |
| • Vliegend lid, vliegtuigeigenaar (incl. VVMV lidmaatschap) | € 275,- |
| • Vliegend lid, die gebruik maakt van privé-vliegtuig (incl. VVMV lidmaatschap) | € 275,- |
| • Steunend lid v.a. | € 75,- |
| • Sportverzekering VVMV (jonger dan 65 jaar) | € 75,- |
| • Sportverzekering VVMV (65 jaar en ouder) | € 65,- |

De bedragen die voor u van toepassing zijn kunt u contant in het clubhuis betalen of u kunt het bedrag storten op BE 98 7351 1631 3593 BIC KREDBEBB t.n.v Aeroclub Sanicole vzw. Vermeldt u duidelijk hoe het bedrag is samengesteld.

VVMV-lidgeld en VVMV-sportverzekering worden door de Aeroclub Sanicole vzw doorgestort naar VVMV.

Pilot's tip - Using Rudder in a Turn

Do we need to move the rudder every time we move the ailerons to remain in coordinated flight?

Yes, you need to move the rudder every time you move the ailerons. The ailerons create adverse yaw and therefore to maintain coordinated flight you also need to make a corresponding rudder movement.

The mistake many pilots make is that they forget to remove the rudder when they remove the aileron.

When entering a turn, you apply a given amount of aileron. After you have established the desired bank, you neutralize the ailerons, that is the time you also neutralize the rudder. Now when it is time to roll out of the turn, the opposite happens. You again use aileron, so you also need rudder to counteract that adverse yaw.

In a properly rigged airplane, you should not need to be holding any rudder during a shallow or medium-banked turn. A steep turn does require a little top rudder to maintain coordination.

How can you tell if you are using the correct amount of rudder to offset the adverse yaw? Watch that nose. If it is not yawing back and forth when you are rolling into and out of turns, you are likely using the proper amount of rudder."



Pilot`s tip - Go-around Technique

“The go-around is a normal maneuver and like any maneuver must be practiced so it can be conducted safely when unsatisfactory landing conditions exist. There are three main concerns for go-arounds in all types of aircraft: power, attitude and configuration.

Power is the first concern. Full or maximum allowable power must be applied smoothly and without hesitation. Applying partial power is never appropriate.

Attitude is the second concern and is especially important when the go-around is initiated close to the ground. A deliberate effort must be made to keep the nose from pitching up prematurely because a natural tendency in a go-around is to pull the nose up. Also, in some aircraft, the nose has a tendency to pitch up when power is applied. Be sure you’ve achieved climb airspeed before initiating a climb.

Aircraft configuration is the third major concern in go-arounds. Since the aircraft will be in a landing configuration, it will likely have flaps extended (assuming the aircraft is so equipped) and will have gear extended if the aircraft is equipped with retractable gear, so the aircraft will need to be cleaned up to return to a climb/cruise configuration. In cleaning up the airplane, the pilot should first be concerned with flaps. When the go-around decision has been made and the descent has been stopped, the landing flaps should be partially retracted or placed in the takeoff position as recommended by the manufacturer. Be careful not to retract the flaps completely or too quickly, as either action could result in a loss of lift and cause the aircraft to settle to the ground. After flaps are retracted, extended gear may be retracted if the aircraft is equipped with retractable gear, but only after a positive rate of climb has been established.

Remember: don’t retract gear too quickly in case the airplane does settle to the runway. No rush here. Many aircraft are not retractable and successfully execute go-arounds with the gear welded in place.”



Nieuwe lichter leerling-piloten - Theorieles 2017



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®