

# Fly-over





## Woord van de voorzitter...

De EFLEVA days komen er nu snel aan en de verbreding van onze experimental days naar EFLEVA is een goede zaak. Ook de steun van VVMV aan deze groep vliegtuigen en piloten is dat, in zoverre dat ook de overvliegvergunningen voor onze bezoekers geregeld zullen zijn binnenkort, na de goedkeuring van onze minister van Transport die vorig jaar ook op onze show was.

VVMV werkt trouwens aan nog een aantal andere projecten die op termijn zullen leiden tot meer erkenning van de vliegsport. Het is trouwens hoog tijd dat binnen transport als ministerie de piloten niet zo grondig anders behandeld worden dan bijv. de mensen die met varen bezig zijn.

Het bestuur is druk bezig om de vloot voor de toekomst klaar te krijgen en zet daarin de laatste stappen, maar alles hangt af van de productiecapaciteit en – snelheid van de vliegtuigbouwer. Er is zorgvuldig gewerkt zowel op inhoudelijk en technisch vlak als op het vlak van financiering en competitiviteit van de prijzen.

We hebben ondertussen ook de overeenkomst voor de Diamond met 3 jaar verlengd.

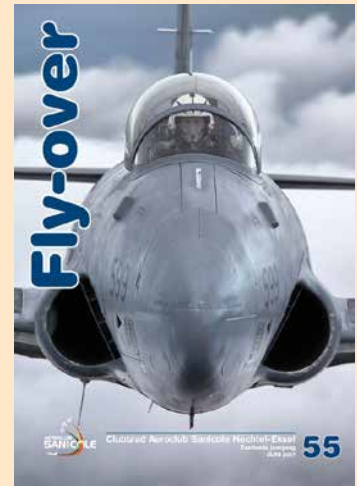
We gaan wel onze algemene vergadering uitstellen van juni tot na de zomer zodat we ook op dit vlak de juiste informatie kunnen doorgeven aan u allen, onze leden.

Ons elektrisch systeem wordt ook grondig aangepakt, net als de milieuzaken (na de aanpak van de tank), zodat we conform de regels kunnen functioneren en de voorbeeldfunctie die we vooral naar de militaire overheid maar ook naar onszelf verplicht zijn kunnen volhouden. Voor de vervanging van de open ruimtes door de weggekaptte bommen zoeken we een oplossing.

Deze editie bewijst weer dat onze Fly-over groep werkt op een goede en dynamische manier en onze website is goed aangepakt.

In september is onze show aan zijn 40ste editie toe en met liefst 16 deelnemende naties en teams uit Spanje, UK, Jordanië, Frankrijk, Zwitserland, Saudi-Arabië en Italië zal de Sanicole airshow 2017 een unieke editie zijn, terwijl ondertussen ook de voorbereiding van KB Air Force Days 2018 aan het lopen is en Gilbert ons daar vertegenwoordigd in de stuurgroep en de door KB daarvoor opgerichte organisatie.

Nicole Plees  
Voorzitter



Bij de cover:  
Lockheed T-33 Shooting Star

## Inhoud

- 2) Woord van de voorzitter
- 3) Vragen Fly-over  
Agenda  
Clubnieuws
- 4) Vliegweek Bantheville
- 6) Pilot's tip - Using Rudder in a Turn?
- 7) Clubnieuws
- 8) Tour de France met N2454Y
- 11) Rally 2017  
Oplossingen

### 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)

## 5 vragen voor de Fly-over

De antwoorden vindt u op pagina 11

### 1. Wat is de MAC?

- A) De inlaatdruk
- B) Mandatory Aeronautical chart (1/250,000)
- C) Gemiddelde koorde
- D) Noodradiobaken

### 2. Je hebt volledig radiodeflect in een CTR. Wat doe je?

- A) Volg een ander toestel op een veilige afstand
- B) Verlaat de CTR, land op een geschikt veld, verwittig ATC
- C) Kijk uit voor een groen knipperlicht
- D) Kijk uit voor een vuurpijl

### 3. QNH 1020, elevatie 0 ft. Je drukhoogte bedraagt:

- A) -210 ft.
- B) 210 ft.
- C) 0 ft.
- D) 420 ft.

### 4. Je vliegt op ware route 180° en stuurt ware koers 165°. De wind die hierbij hoort is:

- A) 320°/20 kts.
- B) 220°/15 kts.
- C) 360°/25 kts.
- D) 090°/18 kts.

### 5. Je vliegt op 2000 ft AGL richting EBOS. De ATIS vermeldt als METAR: EBOS 101250Z 21012KT 180V240 9999 BKN013 15/11 Q1018 BECMG 28014KT= Wat zijn je opties voor de landing?

- A) Dalen naar 1000 ft en landen (met clearance)
- B) Terugdraaien of clearance vragen voor 1000 ft gevolgd door landing in special VFR
- C) Overhead komen op 2000 ft vóór je het circuit van EBOS vervoegt
- D) In deze omstandigheden is alleen RWY 08 geschikt voor uw landing

## Agenda 2017

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

## Clubnieuws

### **EHBO - cursus op Sanicole:**

Op verzoek van enkele clubleden wordt er in de maand oktober een cursus EHBO gegeven op Sanicole. De cursus wordt gegeven op 2 of 3 donderdagavonden in oktober / november.

De stof die behandeld wordt bestaat uit: reanimatie en brandwonden.

In het clubhuis hangt een inschrijffijst.

Noteert u uw naam op de lijst als u wilt deelnemen.

Ik was er klaar voor. De auto volgetankt en nog voller geladen met allerhande kampeer materiaal. Ditmaal niet om een week te duiken in het mooie Nederlandse Zeeland, een hobby wat ik sinds 1999 beoefen. Deze tocht ging naar het zuiden, een klein eindje de Franse grens over. Om te vliegen. Nu ja, om te leren vliegen. Als je een twintig opleidingsvluchten in je logboek hebt, besef je maar al te goed dat je nog maar amper iets kent van de vliegerij. Toch?

Ik had er reeds verschillende keren iets over gelezen in de Fly-over en ook in het clublokaal werd er geregeld over gepraat. "Ga je dit jaar ook mee naar Bantheville?" Wist ik wat ze bedoelen... Onder ons nieuwe piloten in opleiding werd ook enkele keren besproken wie wel en wie niet zou mee gaan. En we hadden er waarschijnlijk allemaal onze ideeën bij, hoe het vliegveld van Geert er uit zou zien en hoe het daar in zijn werk zou gaan. Ik wilde mee gaan om te leren en om mijn kennis te verruimen, op elk mogelijk vlak.

Het idee om je eigen vliegveld te hebben is wel apart. Waarom een vliegveld en geen vliegtuig? Is dat niet waar je als piloot voor zou kiezen? De luxe te hebben om daar naartoe te vliegen waar andere mensen enkel van kunnen dromen. Dit is toch de ultieme vrijheid!

Nog maar net van de snelweg af had ik mijn eerste bedenking. Hoe hard mag je hier nu rijden? Sinds in januari de wetgeving rond snelheden werd aangepast, wist ik het even niet meer? 70 toch? Of 90? Was het 70 in heel België of enkel in Vlaanderen? En ja, in "de walen" weten ze ook al van het bestaan van flitspalen. Dus maar rustig rijden, zodat we ons budget spenderen aan het leren vliegen ipv aan de staatskas.

Doordat ik zo aan het genieten was van de charmante dorpjes, de prachtige koolzaadvelden die belicht werden door de ondergaande zon met een donkere dreigende wolkenlaag op de achtergrond, vergat ik wel eens op mijn gps te kijken. Hierdoor ontdekte ik mooie kronkelende binnenwegen waar ik anders nooit zou geweest zijn. Genieten zou ik deze week wel meer willen doen, dus dat begon al meteen goed.



De laatste rechte lijn naar Bantheville was best opwindend. Had het er mee te maken dat ik elke landing die ik inzet nog steeds spannend vind? Geert zijn welkom was erg warm en ik kreeg meteen een korte rondleiding in "Aerodrome Bantheville". Geert liet ooit eens vallen dat



hij niets kan wegwerpen, ik wist meteen wat hij bedoelde. Alles wat tegen de muur hangt of ergens staat of ligt, heeft iets met het vliegen te maken. Zonder de aankleding met propellers, foto's, vlaggen, motor- en cockpitonderdelen zou het helemaal de charme niet hebben wat het nu heeft.

Er was al een leuke groep mensen, de meesten zijn ancients, aanwezig en ik mocht meteen aan het avondeten bijschuiven. Je voelt je er meteen welkom in een heel familiale setting. Het werd snel duidelijk dat dit ook de opzet was: een gezellige tijd beleven met gelijkgestemden. De verhalen uit het verleden kwamen snel naar boven. Anekdoten van wat er ooit in Bantheville en ver daar buiten gebeurde stroomden volop. En met een frisse pint erbij waren ze nog smakelijker.



De eerste nacht in mijn klein pop-up tentje was wat bewogen. Letterlijk! De wind schudde flink tegen het zeil en de regen kletste er ook nog eens goed tegen aan. Dus van echt goed slapen kwam niet veel van in de tent.

Na het ontbijt reden we naar het vliegveld van Sedan Douzy (FLSJ) wat onze uitvalsbasis zou worden voor deze week. Een mooie asfalt baan van 800 meter en een 1100 meter lange grasbaan zouden ons voldoende mogelijkheden geven. We vlogen met de Robin (D-EGPG), steeds met z'n drieën zodat de extra passagier ook steeds kon bijleren op een passieve manier. Het viel ons meteen op dat er zeer weinig beweging was op dit vliegveld en in de lucht. Voor ons natuurlijk zeer aangenaam om ons ding te kunnen doen.

Er werden vluchten gemaakt van 30-40 minuten, vooral het circuit leren kennen. Hier merk je al goed hoe snel je vertrouwd geraakt aan een omgeving. Ik was nog nooit op een andere baan geland, dus dit was even wennen! De omgeving was prachtig heuvelachtig, het weer subliem en iedereen in opperbeste stemming.



We wisselden onder de aanwezige studenten dusdanig af zodat iedereen elke dag minstens één keer kon vliegen en één keer mee vloog als passagier. En zo zou Geert ook niet werkloos worden, dat wilden we niet op ons geweten hebben. Enkele dagen later werden ook de vliegvelden van Charleville Mézières en Verdun opgezocht om te landen of enkel touch and go's te doen, wat toch ook weer een leuk alternatief was om op volkomen vreemde plaatsen te landen. Om te navigeren gebruikten we de app SkyDemon. Ideaal om deze uit te testen, daar hij voor ons nog vrij onbekend was.

De week ervoor hadden we met z'n allen nog onze ELP test afgelegd. Dit was nodig om als student solo te mogen vliegen in Frankrijk. De Fransen spreken echter geen woord Engels en zeker niet tijdens de radio communicatie. Als ik mijn ELP voor hen moest halen, moeten zij maar Engels leren, punt!

Één dag kregen we bezoek van vijf Duitse piloten die op uitstap waren en er vertrok eens een Mooney, anders bleef het volledige terrein volledig voor ons ter beschikking.

Sedan Douzy beschikt over zijn eigen tankstation, waar we gelukkig gebruik van konden maken. De enkele leden van de lokale club die we leerden kennen waren enorm vriendelijk en behulpzaam. Ze toonden veel interesse toen we vertelden over de Sanicole vliegshow.

Iedereen heeft zijn solo met de Robin kunnen vliegen en ongetwijfeld veel bijgeleerd. Andere banen, andere omgeving, andere omstandigheden. Naast het leuke vliegen leer je tijdens zo een uitstap ook de mensen beter kennen. Banden worden gesmeed en er ontstaan mooie vriendschappen. Het gezellige samen zitten aan de grote tafel en genieten van het zelf gemaakte avondeten was een grote troef.



Wat in mijn eerste gedachten een verlaten streep gras in een verloren Frans boerengat was, ontpopte zich als een ware ontmoetingsplek voor echte vrienden die het vliegen een mooie plaats in hun hart gegeven hebben. Een plaats waar Geert zijn ziel in heeft gelegd en waar hij terecht trots op mag zijn. En dat is hij ook denk ik. Iedereen is er welkom en komt er ook graag. De oude burgemeester, de boer die het gras maait en vooral de vele vrienden die zich daar treffen en de anekdotes aanspekken met hun enthousiasme voor het vliegen.

Jammer dat ik tijdens de langste dag al andere verplichtingen heb, anders was ik er graag bij geweest. Maar voor 2018 mag je er op rekenen dat ik weer van de partij ben. En ja Geert, ook dan zit er weer knoflook bij het eten.

Aerodrome Bantheville, het leven zoals het is.



# Pilot`s tip - Using Rudder in a Turn?

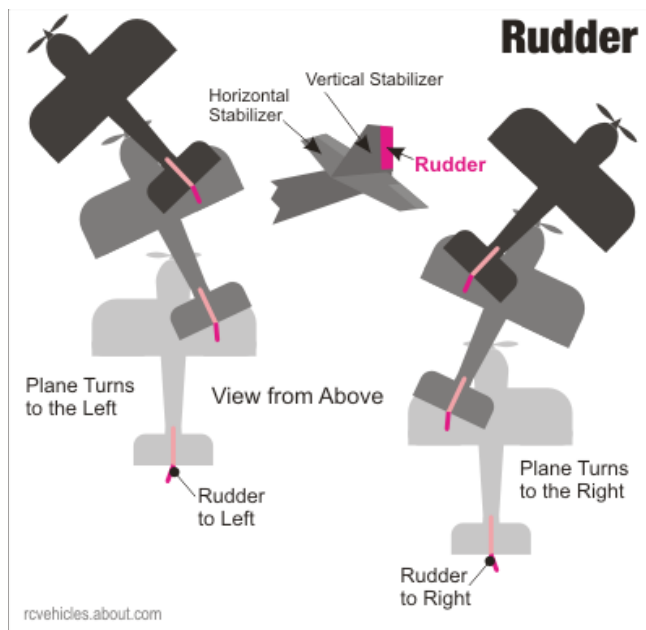
The answer here is definitely yes

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. Using rudder, 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.



**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

## Vliegtuigen die EBLE hebben verlaten:

Cessna 180 N-11118 eigenaar Cees Schoonbeek  
Bolkov Junior D-EMFU eigenaren Leon Baor / Danny Verreyken

Nieuwe thuishaven EDCZ  
Nieuwe thuishaven EDRH

## Vliegtuig met thuishaven EBLE:

Bolkov BO 209 D-EAIG eigenaren Leon Baor / Danny Verreyken

Vorige thuishaven EDFZ

## Vliegtuig met vernieuwde luchtwaardigheid:

Fokker S11 Instructor OO - MSH

Sinds 2 - 06 - 2000 niet te hebben gevlogen is het vliegtuig weer luchtwaardig gemaakt op 25 - 04 - 2017.

Fokker S-11-1

Bouwjaar; 1954

Serie nummer; 6269

Registratie in RNAF: E - 26

Motor: Lycoming O-435-A 190 HP / 2550 RPM

Schroef: origineel: Koppers Aeromatic 220 - 0 - 85 zonder spinner

momenteel: Sensenich P.3022 model 85 RW 55 Hub 8808 zonder spinner

Registatie DGLV: OO - MSH

Toegestane figuren: Scherpe bocht / Looping achterover / Immelmann / Langzame rol / Tolvlucht / Korte rugvlucht / Duikvlucht / Combinatie van genoemde figuren.

## PA 18 D - EKQD:

De Piper Cub is van 21 april t/m 10 mei 2017 op EBLE gestationeerd geweest om een aantal clubleden uit te checken op een staartwiel-vliegtuig. Er waren veel leden geïnteresseerd om in de Piper te vliegen. Iedereen was laaiend enthousiast.

Een reden om dit initiatief te herhalen.

Met dank aan de eigenaar van de Piper Cub, Raymond Cuypers ( Raymonds Air Service )

## 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.cuypers@rar.be



# Tour de France met N2454Y ..... Jan, Philippe, Gert

Dankzij onze Havenmeesters kan je op elke dag, last minute beslissen om een vliegtrip te maken. Dinsdag 23 mei 2017 was zo'n moment. Schitterende meteo op komst en wij hadden de eer om bemeesterd te worden door Jan Gielkens. Dikke merci Jan en alle havenmeesters!

Airborn om 10 AM voor een Tour de France. Inbound MMD met bestemming Dijon – Darois. (LFGI). We kiezen 2300 ft, onder de EBLG TMA, en genieten van de service van BELGA RADAR op 129,32. Flight plan open en 'No worries' over die verdomde rode D-zones in het zuiden. Na EBLG komt de grond omhoog en klimmen we naar 4500 ft.



Montelimar nucleair

In Frankrijk begint een spelletje QSY. Eerst Paris info met een elegant Parisienneke, dan naar Etain Info, Strasbourg info, St. Dizier info en Bâle info. Soms voor 2 minuten. Veel volk leren kennen daar.



Dijon Darois

Dijon-Darois ligt perfect voor een eerste leg van 2 uur. Tanken, Toilet, Tenen strekken, je kent dat wel. We hebben geluk. Warter heeft AVGAS in de aanbieding aan 1,65 euro ! We krijgen een telefoontje van Jan Gielkens. Wisten wij veel dat boterhammetjes niet op de stabilo blijven liggen bij het taxiën.

Darois is weliswaar bekend als Robin – basis, maar ons hoofd staat op de Rhône vallei.

Vanaf Dijon begint het deuntje "Autoroute National 7" van Charles Trenet in ons hoofd te spelen, met vage herinneringen aan familievakanties in een auto zonder aircó. Chalon, Macon, Lyon, Vienne, Valence ... we kennen de route daar. Alleen gaat het nu veel sneller. Met een ground speed tot 155 kts, zit je met een 2de leg van minder dan 2 uur in de Provence.

Met de VOR MTL (Montelimar) ingedraaid, kan je rustig de Saône en de Rhône bewonderen. We vliegen een groot stuk op autopilot – 3500 ft. Tijd voor een selfie.



Selfie time

Als je in de vallei op de rechteroever blijft tussen het centraal massief en de Alpen, vermijd je makkelijk de gecontroleerde zones van Lyon en Valence.

Overgedragen worden aan "Marseille info" heeft iets zuiders. Het landschap verandert en zitten bijna in het land van Louis De Funès. Maar we draaien in Montelimar westwaarts voor een vluchtje over de Ardeche op 2500 ft. Prachtig decor !. Ruoms LFHF ligt op een meander van de Ardeche maar volgens het AIP kaartje moet de piloot eerst gelost zijn op dat veld. We overvliegen Ruoms. Het veldje is echt wel haalbaar (600 m hard gras) maar besluiten om 'juridisch' toch geen risico te nemen en kiezen voor het nabijgelegen Aubenas LFHO op 5 NM verderop. Goede uitvalsbasis voor een paar daagjes Ardeche, maar we worden verwacht op onze eindbestemming in Le Puy Lourdes. (LFHP)



Ardeche view



Aubenas TO



Erwin en Sandra zijn vrienden en ook vrijwilligers op de airshow. Ze hebben een prachtig landhuisje in de Auvergne – Haute Loire en we hebben een bezoekje gepland. Slechts 30 NM van de Ardeche, maar onderschat het centraal massief niet met pieken tot 5000 ft. We klimmen van Aubenas op 1500 ft naar 6000ft en kiezen zelfs om de hoogste pieken te vermijden. Op 45 min zijn we op LFHP. Een sympathiek regionaal vliegveldje waar mensen op een terrasje in de zon wachten op hun Beechcraft naar Parijs. (300€ retour). We dromen even over de toekomst van regionale vluchten in Europa ? Toch iets anders dan dat shopping centrum in Zaventem.



Chazalou Champel Erwin

Wij parkeren de N2454Y – op de handrem ! - voor een overnachting en worden opgepikt door Erwin. In plaats van een overnachting in ons low-budget tentje, vallen we hier met ons gat in de boter. Er wacht ons heerlijk vlees op de barbecue met veel Kronenbourg en Wijn. Bij de open haard vallen onze ogen stilaan dicht.'s Ochtends nog een heerlijk ontbijt van Sandra en een wandeling met de honden. Sandra en Erwin: "jullie verdienen 6 bedjes !!"



6 bedjes

De C182 staat trouw te wachten op de volgende vlucht : Richting Dordogne. Op de toren willen ze graag 'en français svp'. We klimmen opnieuw naar 6000 ft en volgen de Tarn naar de brug van Milau. Klimmen bij dit warme weer leert je iets over de viscositeit van olie. Temperatuur en druk (200°F / 60PSI) zijn anders dan gewoonlijk. Allebei in 'the green', maar we minderen de powersetting toch even en geven wat cowling lucht. We zien het effect snel. Even aan Lucske vragen volgende keer.

Dan noordwaarts naar de prachtige Dordognestreek met veel van "les plus beaux villages de la France" op een zakdoek. LFSD (Sarlat – Domme) is hiervoor een ideaal veldje. Taxi Julie neemt ons op 10 min naar het middeleeuws stadje Domme. Foie gras met zicht op de



Milau

Dordogne. Het prachtige Esplanade Hotel op het plein is voor een andere keer, want je kan hier makkelijk enkele dagen uitstapjes doen in de regio. We doen wat voorraad in van wijn, kaas en brood voor de avond in ons tentje.



Domme



Ifds

Van de Dordogne naar de Loire is 150 NM. Met die hobby van ons is een bucket list snel afgevinkt ! Danzij Armand kennen we het veldje in Amboise LFEF bij het Kasteel van Chenonceau van vorig jaar. We landen op de RWY 10 rond 8PM, zetten ons tentje in het gras en weten ondertussen de stoelen aan het clubhuis staan. Er landen toevallig ook 4 luchtballonnen en 1 piaggio-achtig ding. Door de heldere hemel daalt de temperatuur onder het dauwpunt maar krijgen we ook het ISS te zien. We hadden misschien toch een fles meer moeten kopen om de avond te verlengen. De lokale kat vindt zichzelf best welkom, maar andere dieren schrikken we af met nachtelijke geluiden. Een tentje heeft zo zijn charme, maar we dromen toch stiekem van een king-size hotelbed.

De volgende ochtend krijgen we een heerlijke koffie van Monique. We helpen een lokale SV4 naar het tankplatform en tanken zelf voor de leg LFEF – Paris – LFQJ. Parijs passeren is een heel gedoe. Nochtans is er een makkelijke corridor op via 3 VOR's. Rambouillet RBT, Pontoise PON, Chantillon CTL. Als je ondertussen ook nog op de frequentie geraakt

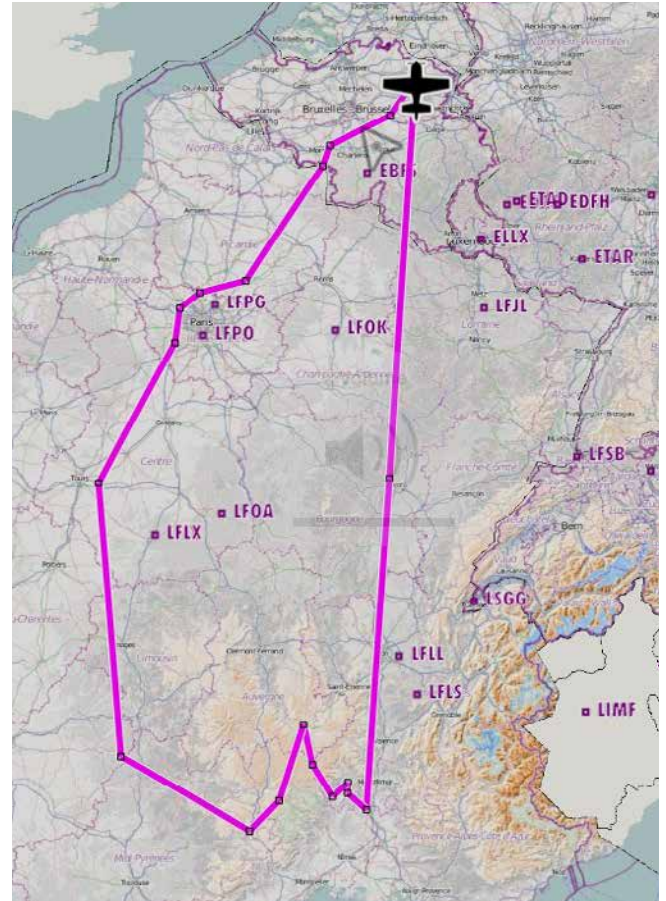


*Paris corridor*

van Paris info, dan zou het vlot moeten gaan. Wij hebben een half uur geprobeerd (English én français) maar kregen pas contact als we al lang door de corridor waren. Je moet verdorie wel heel goed uit je doppen kijken, want het hangt daar echt vol met vliegtuigjes.

Maubeuge LFQJ is onze laatste fill up met avgas en een lunch. Bij take off zit je al in FIR Brussel voor je de flaps hebt ingetrokken. Brussels Info opent ons vliegplan maar draagt ons direct over aan Belga Radar. Melania en een zekere Donald zijn in het land met hun AF1. En zodoende moeten we 20NM wegblijven uit EBBR. Dat betekent dat we zelfs oostelijk van Tienen moeten blijven. Omdat we tijdig het vliegplan hadden ingediend, mochten we in principe via HUL vliegen. Maar ze konden het toch niet laten om ons verder weg te duwen.

Het doet altijd plezier om onze watertoren en Hangar 6 te zien opduiken in de verte. De havenlichtjes voor de luchtmatrosen. Nog even de laatste concentratie en dan die welverdiende pint ! Je komt steeds wat verwilderd thuis na zo'n trip, met adrenaline-resten en verwarde verhalen. Gelukkig kan je op terras eerst wat stoom afdaten alvorens je in de wagen stapt : vergeet Vs0, VxVy , nu is het terug 30 – 50 – 70



# Rally 2017

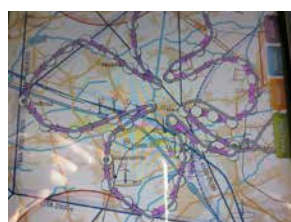
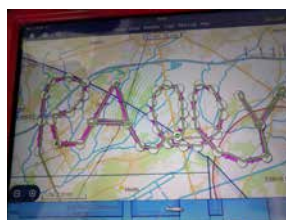
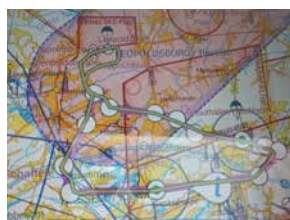
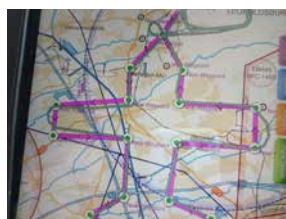
De opdracht was eerder eenvoudig: teken een figuur in de lucht en verbaas ons met je originaliteit. De resultaten waren bijzonder geslaagd. Er werden punten gegeven op originaliteit, aantal keerpunten, uitvoering en precisie. Als praktische proef stond er bierproeven op het programma. Dit bleek voor velen veel minder vanzelfsprekend.

## Resultaat rally:

1. Sef / Bart / Gudrun: 370 punten - woord "Rally"
2. Stephan / François: 360 punten - Klavertje vier
3. Paul / Geert/ Marjolein: 198 punten - Vliegtuig, met eervolle vermelding als enige leerling
4. Robert / Armand: 194 punten - Mooney
5. Bart Verhees: 181 punten - Delta
6. Peter / Bart B.: 160 punten - "Rakket"
7. Toos / Arno: 155 punten - Boot

## Resultaat doellandingen:

- Peter M.: 6,5 m
- Bart V.: 7 m
- Bart T.: 7 m
- Lieven: 14 m
- Robert: 15 m
- Toos/Arno: 17 m
- Paul/Geert/Marjolein: 25 m
- Stephan/François: 34 m
- Hans: 48 m
- Marc: 67 m



## De oplossingen . . . .

1. c) Inlaatdruk is MAP, de term in b) bestaat niet en een noodradiobaken is een ELT (emergency locator/transmitter).
2. b) Je moet zelf clearance hebben (of de formatie leider) dus a) kan niet. Het licht in c) betekent "keer terug om te landen", geldt alleen na vertrek. De vuurpijl betekent vooral NIET landen, het omgekeerde van je intenties!
3. a) 1013 ligt 7 hpa of 210 ft boven de QNH 1020 op zeeniveau (en het vliegveld want elevatie 0 ft) dus het vliegveld ligt op -210 ft pressure altitude.
4. d) De wind in antwoorden a) en b) vereist opsturen naar het westen, deze in c) vereist geen opstuurhoek.
5. b) In a) heb je geen VMC (ceiling minimaal 1500 ft in een CTR), in c) vlieg je de wolken in (broken 1300 ft) en optie d) geeft je tailwind dus is de slechtste optie!

# 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®*