

Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel
Zeventiende jaargang
JUNI 2018

59



Woord van de voorzitter

Er bruist leven in onze club. Behalve dat er weer een aantal nieuwkomers zijn, komen er in deze periode ook weer een aantal nieuwe toestellen bij en het zijn een aantal mooie exemplaren!

Dit terwijl de club zich opmaakt voor de ontvangst van heel wat gasten bij de Experimental Days (nu EFLEVA) eind juni en op 1 juli. De boer heeft het gras weer mooi gemaaid en voor het eerst hebben we in samenspraak met de militaire overheid ook de mogelijkheid gekregen om onze gasten (of toch een deel van hen) te laten kamperen op ons veld.

Op het einde van de zomer gaan op KB de Belgian Air Force Days door en al is de beslissing over de opvolging F16 uitgesteld, ze zullen beslist in het teken staan van dit thema. Denk er allemaal op tijd aan jullie aan te melden voor hulp bij dat grote evenement van de basis die ons altijd maximale steun geeft bij zowel onze vliegactiviteiten als onze eigen airshow.

Terugkijkend naar de vorige maanden moeten we ook nog een woord van dank uitspreken aan iedereen die de handen uit de mouwen steekt om onze club, de omgeving, het clubhuis, de vliegtuigen en de loodsen up-to-date te houden. Ook een compliment aan al degenen die meegewerkt hebben aan de rally en de daaropvolgende avond. Het was een erg gezellige activiteit.

We zijn ondertussen al aan de zoveelste jaargang van onze Fly-Over toe en dat is een prestatie waar we enkel fier kunnen op zijn en dankbaar naar wie dit blijft klaar spelen.

Veel vliegplezier in de komende maanden en vooral een fijn clubleven al dan niet gekruid met Cornet, de moderne clubdrank!

Nicole Plees
Voorzitter



Bij de cover

Nieuw vliegtuig van Wim Van Malcot:
American Champion Citabria

Inhoud

Woord van de voorzitter	2
Inhoud	2
5 vragen voor de Fly-over	3
Agenda 2017/2018	3
Clubnieuws	
Delta 2 van Bart Verhees	4
Clubnieuws	4
Fragment uit de scriptie van de heer Jules Corthouts	6
Mijn civiele loopbaan	8
Aero Friedrichshafen 2018	10
De oplossingen	11

Redactie:

Geert Lemmens, Hilde Blarinckx,
Jean-Paul Janssens, Rudy Vervecken,
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

Clubnieuws

F - GUPL

Op verzoek van verschillende gebruikers van de Diamond is het boek- en betaalsysteem voor de Diamond veranderd. De Hobs-teller die zich tussen de voorstoelen bevindt, wordt gebruikt om de duur van de vlucht in havenboek, reisdagboek en persoonlijk logboek in te vullen. Dit is ook de tijd die aan € 2.60 per minuut wordt afgerekend.

De opwarm- en afkoelprocedure dient echter strikt gevolgd te worden. De prijs van € 2.60 is vastgesteld a.h.v. de dieselprijs van enkele weken geleden.

De minutenteller met de oranje wijze moet ook in het reisdagboek genoteerd worden. Die tijd wordt gebruikt om de tijd tot de volgende onderhoudsbeurt te berekenen.

Indien u het vliegtuig tijdens een uitstap getankt moet worden, moet een eventueel afwijkende diesel -/ Jet A1-prijs verrekend worden. (Kan in beide richtingen voorkomen.)

De antwoorden vindt u op pagina 11

1. Wat leidt niet tot detonatie?

- A) RPM veel hoger dan MAP
- B) Vol gas met de prop in course pitch
- C) Een arm mengsel
- D) Octaan 95 als AVGAS is voorgeschreven

2. Wanneer is windshear op de wrijvingslaag het sterkst?

- A) In turbulente lucht
- B) Bij sterke thermiek
- C) Indien er convectie is
- D) Wanneer de atmosfeer stabiel is

3. Wat is het effect van een te hard opgepompte schokdemper van je neuswiel?

- A) Geen schokdemping
- B) Shimmy
- C) Geen neuswielsturing
- D) Corrosie

4. Een windvaantje met 3 lange streepjes aan de linkerkant en een punt die naar rechts wijst geeft aan:

- A) Wind 090/30, de richting is magnetisch
- B) Wind 090/30, de richting is waar
- C) Wind 270/30, de richting is magnetisch
- D) Wind 270/30, de richting is waar

5. Bruusk gas geven met een motor met carburator heeft tot gevolg:

- A) Motor "hoest" mogelijk door te rijk mengsel
- B) Motor "hoest" mogelijk door te arm mengsel
- C) Geen probleem
- D) Risico op overboosten (te hoge MAP)

8, 9 september
BAF Days Kleine Brogel

13-16 september
Clubuitstap Tsjechië

29 september
Fly Over

6 oktober
Infomiddag

18 oktober
Social Event

15 december
Fly Over

15 december
Winter BBQ

24 december
Begin winterstop



Clubnieuws

Geslaagden

Guy Eevers praktijk-examen PPL
Josy Cielen praktijk-examen PPL
Theo Schoofs praktijk-examen PPL

Paul Dillen theorie-examen PPL

Theorie-lessen

De theorie-cursus nadert haar einde.

Onze dank aan alle lesgevers, die hun kennis op enthousiaste en professionele wijze hebben overgedragen aan onze studenten. Het advies aan de studenten: "Maak een haalbaar studie-plan en werk naar een examen-datum." Schuif het examen niet te ver vooruit!

Veel succes!

De 2-persoons Delta van Bart is evenzeer een bezienswaardigheid als zijn kleinere voorganger. Geheel onverwacht vroeg Bart me of ik geïnteresseerd was om eens met hem mee te vliegen. De verzilvering van het aanbod liet niet lang op zich wachten en vol verwachting klauterde ik via een klein touwladdertje op de vleugel. Vanaf de vleugel stapte ik in een zeer ruim vliegtuig. Ik weet niet waarom, maar ik waande me in een bommenwerper uit WOII.

Bart heeft me de in en outs van het vliegtuig uitgelegd en na alle checks te hebben uitgevoerd stegen we op. Vanaf dat moment zit je in een vliegtuig en vergeet dat het een enigszins afwijkend model heeft in vergelijking met de conventionele modellen. Het vliegtuig vliegt erg goed.

Tijdens het vliegen moest ik wel de nodige tijd vrijmaken om alle meters, handelingen en andere commando's te bekijken en de werking ervan te bestuderen. Na enkele stunts te hebben uitgevoerd zijn we terug gevlogen naar het circuit

waar we vervolgens enkele touch & go's hebben geoefend.

Dit was een geweldige ervaring die ik niet had willen missen.

Bart, nogmaals bedankt.



Clubnieuws

Hoe te handelen als u een defect clubvliegtuig in de hangar aantreft?

Als u constateert dat een clubvliegtuig niet bruikbaar is, meldt u het dan aan de vliegveldoverste. Hij kan u misschien helpen. Als er geen oplossing wordt gevonden neemt u dan even contact op met Geert. (0031 6 51216345) Op deze manier kan er actie ondernomen worden om het defect te verhelpen.

Vermeldt u het defect ook in het trouble report van het vliegtuig.

In functie van de duur van de reparatie kunnen piloten die een reservatie hebben gemaakt in het betreffende vliegtuig verwittigd worden, zodat ze tijdig hun plan kunnen aanpassen als dat nodig blijkt.

Hier geldt: een goede communicatie kan veel ongemak en teleurstelling voorkomen.

BBQ

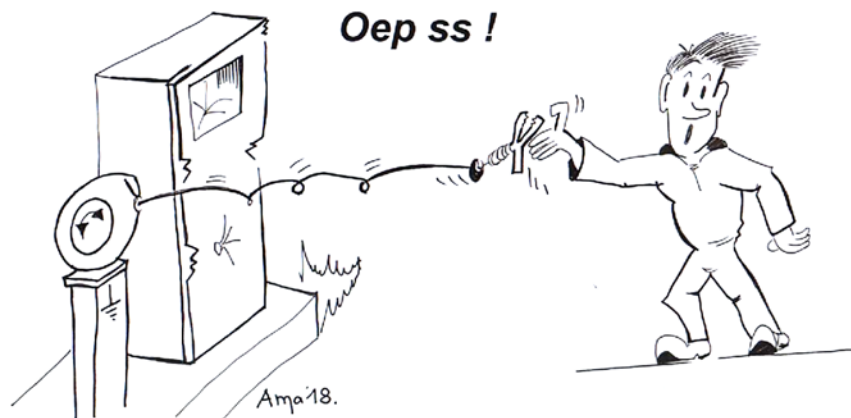
Vorig jaar hebben we 2 BBQ's gekregen van restaurant Waranja in Beverlo. Deze BBQ's brandden echter niet zoals het behoorde. Na enig denkwerk is uiteindelijk de oorzaak gezocht in vervuiling van de branders. Na enig schoonmaakwerk branden ze weer, alsof het nieuwe vuren zijn. Tijdens de BBQ na de rally hebben ze hun dienst prima bewezen.

Ivo, Gerry, Raymond en Leon bedankt.

Een vliegende aardingsklem....

Kan heel wat schade berokkenen ?

Oep ss !



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

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



Fragment uit de scriptie van de heer Jules Corthouts



Dan werd er uitgekeken naar een vliegveld. Met toelating van het Ministerie van Landsverdediging mochten zij dan het militaire vliegveldje van het Kamp van Beverlo in gebruik nemen. Daar het Ministerie van Landsverdediging dit vliegveld echter niet volledig in overname wou geven aan de club werd naar een ander terrein uitgekeken. Zo kwam dan het terrein tegenover de Philips fabrieken te Lommel in aanmerking. Dit terrein was echter zeer oneffen en zou alzo de kosten te hoog doen stijgen. Toen begon dan de overname procedure van het militaire vliegveld van het Kamp van Beverlo.

Het vliegveld van Beverlo

De promotor voor het bekomen van dit Noord Limburgse sportvliegveld was de heer Lucien Plees, Burgemeester van de gemeente Beverlo en huidig voorzitter van de vliegclub.

Ontstaan

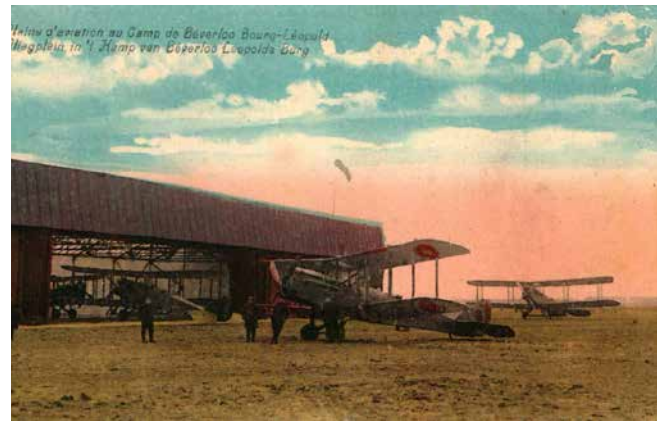
De heer Plees is reeds van in zijn jeugd een geestdriftig aanhanger van de vliegsport. Na de Tweede Wereldoorlog, toen hij nog studeerde aan de Technische School te Luik, had hij zichzelf een vliegeniersloopbaan toebedacht. Deze gedachten strookten echter niet met deze van zijn ouders en zo kreeg hij dan ook de stille wenk om aan het werk te schieten in plaats van de stuurknuppel van een passagiersvliegtuig te bedienen.

De heer Plees, in Noord Limburg ook wel “de Vliegende Burgemeester” genoemd, kon in 1965, na een bezoek aan een vliegmeeting te Balen-Keiheuvel, echter niet meer aan de verleiding weerstaan. Nauwelijks enkele maanden na de vliegmeeting ging hij vlieglessen volgen. Alzo behaalde hij in 1966 zijn vliegbrevet en kocht nog datzelfde jaar een Cessna 172.

In 1969 kwam hij met het idee, van “ergens in het Limburgse” een vliegveld en een vliegclub te stichten, voor de dag. Zo stichtte hij dan in 1970 de VZW Aero-Club Sanicole. In dat jaar werd enkel het bestuur gevormd. Sanicole is eveneens de naam van zijn bedrijf in Beverlo.

Het militaire vliegveld van Beverlo

Dit vliegveld was reeds voor de Tweede Wereldoorlog aangelegd. De oorspronkelijke bedoeling was om met vliegtuigen de schietoefeningen vanuit de lucht te coördineren en te controleren. Later is het een reservevliegveld voor de lichte verbindingstoestellen van de Landmacht geworden. Het vliegveld heeft de vorm van een driehoek en bestaat enkel uit gras.



Voor de overname stootte men echter op moeilijkheden:

- Moeilijkheden met het Ministerie van Landsverdediging
- Moeilijkheden van technische aard.

De problemen met het Ministerie werden echter spoedig opgelost door tussenkomst van de heer Eyskens.



Volgens de normen van het Bestuur der Luchtvaart voldeed het vliegveld niet aan de vooropgestelde afmetingen. Alzo werd dan de landings- en opstijgbaan verlengd tot 600 meter en tot een breedte van 25 meter. Het vliegveld is opengesteld voor vliegtuigen tot 5700 kg.

Op 20 april 1972 werd het privéliegveld officieel geopend. Het vliegveld kreeg ook de officiële naam van Beverlo-Airfield alhoewel het niet op het grondgebied van Beverlo gelegen is.

Dan werd met de aanleg van een kantine en loodsen begonnen. De kantine bezit binnen 150 zitplaatsen, op het terras kunnen 350 personen plaats nemen. Boven op het gebouw is er dan nog een terras met ongeveer 50 zitplaatsen. Er werden 2 loodsen die elk 5 vliegtuigen kunnen herbergen gebouwd. Er werd een omheining aan de straatkant aangebracht. In 1973 werd de toren gebouwd.



Het onderhoudsatelier

Dit onderhoudsatelier is niet goedgekeurd. Men bezit wel 1 techniker. Men moet dus telkenmale beroep doen op de dienst Vliegend Materieel.

Douane

Voor vluchten naar en vanuit het buitenland moet men de douanedienst van Neerpelt verwittigen.

Openingsuren

Het vliegveld is steeds open.

Te Beverlo werd enkel het motorvliegen beoefend. Sinds de aanvang in 1971 is er een grote belangstelling voor het motorvliegen. Momenteel beschikt men over de volgende toestellen:

- 1 Morane
- 2 Cessna 172
- 1 Topsy Nipper
- 1 Marchetti Siai SF260
- 1 Cardinal
- 2 Piper Cubs
- 1 Gardan
- 1 Chipmunk

In totaal geeft dit 10 toestellen. Hiervan zijn 6 toestellen eigendom van de club en 4 zijn er privé-eigendom. Van de 6 clubtoestellen zijn er 5 bestemd voor opleiding en 1 voor acrobatie. Van de 10 toestellen zijn er 7 die uitgerust zijn met een boordradio. Momenteel beschikt de club over 2 monitoren voor het vormen van piloten voor motorvliegen. Voor het behalen van het vliegbrevet richt de club een theoretische cursus in die 3000 fr. kost.



Kosten voor motorvliegers te Beverlo

Het jaarlijks lidgeld bedraagt 1000 fr. Hierbij komt dan nog een jaarlijkse verzekeringspremie van 900 fr.

Evolutie van het aantal vliegueren en van het aantal leden

Jaar	Leden	Vliegueren
1971	76	1490
1972	70	1645
1973	85	2084
1974	78	1896

Aero-Club Sanicole is een zeer bloeiende club. Momenteel gaat men nog niet met zweven of modelvliegen beginnen om zich ten volle op het motorvliegen te concentreren. Op minder dan 2 jaar kreeg de voorzitter, de heer Plees, het voor mekaar de Noord Limburgers voor deze sport warm te maken. Denkelijk zal men binnenkort moeten gaan uitbreiden want men zal te kampen hebben met plaatsgebrek in de loodsen.

Onder de leden vermelden we militairen, bedienden, handelaars en arbeiders.



Ik verlaat het leger in 1989 (val van de Berlijnse Muur). Ik was toen directeur van het Agusta programma voor de Landmacht.

Waarom:

- keuze Agusta was voor mij een ontgoocheling
- ik vloog nog zeer weinig
- ik beleef een zwaar ongeluk in mijn gezin, kan het moeilijk verwerken en besluit iets anders te doen.

Ik was toen 45 jaar en op die leeftijd een nieuwe carrière beginnen is niet evident. Ik had geen enkele burgervergunning buiten een PPL. Ik heb een ATPL nodig, dus aan de slag. Ik geloof dat ik +/- 2 jaar gestudeerd heb, opgesloten in mijn bureeltje. CPL, IFR, Multi Engine, ATPL en CPL Hel.

Na veel moeite (zweet en tranen) behaal ik al die vergunningen en begin ik te vliegen bij TRAVAIR in Antwerpen. Ik begon als First Officer op PARTENAVIA, wat later werd ik captain! We vlogen ermee in heel Europa, beperkt tot max FL 100, geen druk-kabine. Mijn langste vlucht met dat toestel is 6 Hr 30 geweest als "Radio Relay" voor de koers Luik-Bastenaken-Luik.

Wat later kocht TRAVAIR een B100 tweemotorige TURBOPROP (PROPJET) uitgerust met PT-6 700 BHP: de KING AIR. Het was onze eerste TURBOJET, met cursus, Trg en examens voor het behalen van de TYPE RATING. Een pakket van 2 weken, Prof check met Jan Caron. Mijn collega was toen HUBERT VERBRUGGEN: wij vlogen 's nachts regelmatig van EBAW naar HEATHROW .

Ik heb ook gevlogen met pipo's die niet thuis hoorden in een cockpit omdat ze: "noch de vliegvaardigheid, noch de techniek hebben en nog minder de sociale vaardigheid" Ik heb er ook grijze haren van gekregen. Een anekdote: vlucht ANT-NICE met Eddy Merckx; in long final NICE moesten wij 160 Kts aanhouden; mijn asociale en introverte collega geeft mij full flaps ZONDER dat ik dit gevraagd had! You can imagine! De cursussen CRM/Multi Pilot zijn in feite ontstaan (en het werd tijd) na de catastrofe van TENERIFE (1977). Nogmaals, macho's horen niet thuis in een cockpit.

Met de KING AIR hebben we heel wat rond gevlogen: Tpt Pax en cargo, Med vluchten en onder andere een testvlucht op EBAW met de toenmalige minister van Mobiliteit Johan

Sauwens om hem te overtuigen dat de Rwy te kort was en gevaarlijk richting 29 en Boerentoren. Er is weinig veranderd!

In 1992 ben ik Bernard Van Milders tegengekomen. Een jong industrieel ingenieur gepassioneerd door de luchtvaart. Bernard erfde de firma van zijn vader en verkocht het om een luchtvaartbedrijf op te starten. Het bedrijf zou gericht worden op zakenvluchten zoals ABELAG. Blijkbaar was ik voor hem interessant omdat ik wat vliegervaring had en kennis van management (Agusta Progr).

In de gebouwen van TRAVAIR zijn we begonnen met een C425 CONQUEST, een tweemotorige turboprop met PT6 turbines elk 450 BHP. Ik werd ook OPS van de nieuwe firma die FLYING PARTNERS gedoopt werd.

In die jaren moest alles nog handmatig voorbereid worden (er waren weinig PC's en adhoc software). Mijn voornaamste tools waren pen & papier/ Tf en fax. Monique zorgde voor de "catering" ttz een mand met koffie en boterhammen. Het was elke dag vliegen naar een andere bestemming. Soms SP omdat "twee piloten " een dure optie was; de first officer werd vervangen door Monique in uniform om de passagiers gerust te stellen; Ze las dan de check lists en hield de kaarten vast. We deden ook SP vluchten omdat we dan een pax meer konden meenemen.

Zeer moeilijke vluchten waren regelmatig aan de orde van de dag. Bestemmingen met moeilijke / gevaarlijke Rwy's zoals: CHAMBERY, COURCHEVEL, MERIBEL... De eerste vlucht naar Courchevel gebeurde met een frans instructeur die wij in Chambery opgepikt hadden. Dit om de kwalificatie COURCHEVEL/ALTIPOINT te krijgen. Zeer indrukwekkend, voor diegenen die deze Rwy kennen (bij de 10 gevaarlijkste ter wereld). Maar één mogelijke richting om te landen: bergop! Na de touch down moest full throttle gegeven worden om boven te geraken. Terug opstijgen was in de tegenovergestelde richting, gebruik maken van de helling om snelheid te maken. Gemakkelijker maar indrukwekkend voor iemand die hoogtevrees heeft.

Met de C425 hebben wij ooit een noodlanding moeten doen 's nachts op de Rwy 20 in BRUSSEL. Van Leipzig naar EBAW komt het neuswiel niet uit tijdens de nadering in Antwerpen. Na visuele controle van EBAW TWR moeten

wij uitwijken naar EBBR . Zelfs met al de pax en copilot naar achter en een max yoke in de buik, viel de neus toch naar beneden tijdens het uitrollen en werden de propellers vernield. Het was een technisch probleem due to "lack of maintenance".

In de winter hadden wij ook altijd BORSTEL en AFTREKKER bij om sneeuw te ruimen bij wing contamination voor de vlucht. Laten "de-icen" was te kostelijk!

Wat later kwamen de eerste Jets, twee Cit. 550 SII. Een andere omgeving. De vluchten worden nu uitgevoerd op FL 350 met een TAS van 370 Kts. Ik heb zelfs een vlucht gedaan met Mr Serge Dassault van Paris "Le Bourget" naar Roemenië, waar hij ging jagen met vrienden. De baas van de FALCON produktielijnen! in een Cessna Citation! Het zakenjet vliegen is in veel opzichten interessanter dan de lijn. Meestal vliegt men sneller en hoger, wat gunstig is voor het verbruik en ook voor de passagiers.

Men leert ook zeer fijne mensen kennen en elke dag bijna een andere bestemming. Het grootste probleem was dat die mensen er altijd op tijd wilden zijn, weer of geen weer, slots of geen slots.....

Ik geloof dat ik ongeveer alle luchthavens van Europa gedaan heb, groot en klein. Nadeel van de Business Aviation is dat de mensen ontzettend veeleisend zijn gezien de grote bedragen die ze moeten betalen en dat wij dikwijls onder onze minima's moesten gaan. Wat nu niet meer mogelijk is of zou zijn!

Met de Citations II vlogen we naar SAANEN (GSTAAD), LA MOLE (ST TROPEZ), LIBOURNE (ST EMILION) oorspronkelijk IFR dan after cancelling , in VFR. In die jaren hadden we de NAV middelen niet die wij nu in de ULM wereld gebruiken! Het gedeelte VFR was op een kaart en niet met een "moving map".

Een bijzonder slechte ervaring tijdens een vlucht van GERONA naar EBAW met een C550. De weersvoorspellingen waren niet zo goed, boven de PYRENEEN embedded CB's. Ik had tijdens de heenvlucht al gemerkt dat onze WX RADAR het niet goed deed.

Aan boord: 8 pax en 2 grote honden. Na T/O following "the departure" climbing to FL 250. Wij merken de "cellen" op de WX Radar maar die gaf verkeerde info. Op "17000 ft climbing" vliegen wij recht in een cel aan +/- 280 Kts. Eerste reactie, rechtdoor vliegen, "straight ahead" om er zo snel mogelijk uit te geraken, reduce speed om zware schade te vermijden. We zitten in een hailstorm, het lawaai is oorverdovend, ijsballen zo groot als tennisballen. Het is pikdonker met lichtflitsen in al de richtingen. De vario gaat van +5000 tot -5000 ft/Min. De turbulenties zijn verschrikkelijk.

Mijn collega raakt de kluts kwijt, ik probeer "wings level" te

blijven; onmogelijk; later merk ik dat ik bloedsporen in mijn handpalmen heb... De passagiers roepen en tieren, alles vliegt heen en weer, de honden blaffen.....We verliezen de linker motor.... Uit de CB, decision: diverting to PAU, after landing schade enorm maar geen gekwetsten. GROTE LES: blijf uit de wolken (donkere wolken)!

Met dezelfde Cit II heb ik ook een "ENGINE FAILURE AFTER T/O" gehad. Dit gebeurde 's nachts bij het opstijgen in GRAZ (Oostenrijk) richting BUDAPEST. Het was winter en er lag veel ijs en slush op de Rwy. Het vliegtuig was de-iced. Na rotation een luidruchtige "BANG" engine instruments !!we are loosing one engine! Het is pikdonker, het sneeuwt, wij zijn vol geladen (MTOW), de omgeving is bergachtig. Terugkomen, zwaar geladen op één motor in de bergen was geen optie, BUDAPEST op 20 min in flat terrein was beter..... sowieso de bestemming! De passagiers hebben amper iets gemerkt. Eén van de motoren had te veel IJS & SLUSH geabsorbeerd, waarschijnlijk door een stream veroorzaakt door het neuswiel.

Tijdens een trip naar ATHENE (oud vliegveld); bij aankomst worden wij in een holding gestuurd (op +/- 20.000 ft). Het is 22:00 Hr, goed weer. We hadden niet teveel fuel over en na een half uur holden gaan de twee fuel low warning lights ON. Mijn first officer, een mooie meid uit Leopoldsburg, schrikt zich dood and we declare PAN, PAN, PAN. We worden onmiddellijk binnen gepraat met de hoogste prioriteit. Na de taxi, op de tarmac, valt één motor uit. De tweede hebben wij zelf nog kunnen uitzetten.

De vloot van de FLYING GROUP wordt alsmaar groter en wij krijgen er een luxe paard bij: een CITATION 650 of CIII. Het vliegtuig is van 1993, FL 420 – 460 Kts IAS 8 PAX en 3 CREW. Toen 15 miljoen dollars, 2de hands! Wij gaan op conversie cursus in WICHITA (KANSAS), 3 weken theorie & praktijk. Een prachtig toestel, SWEPT WINGS maar geen slats. Niet erg geschikt voor EBAW, 1500 m! Wel voor US Rwy's met 2,5 Km en meer. Tijdens een moeilijke retourvlucht naar EBAW, 's nachts in de winter, slecht weer en sneeuw. Al vroeg weten we dat Rwy 11 in use is, VOR/DME NPA, wat 's nachts in een sneeuwbus al niet gemakkelijk is. Om het nog aangenamer te maken is er een serieuze Rwy contamination, sneeuw..... Onze passagiers hadden helemaal geen zin om naar Zaventem te gaan! Tijdens de DESCENT boven en de stad, STICKSHAKER, ik was PF, ik voelde het toestel doorzakken.... Ik heb nog nooit zo snel full throttle gegeven.... We waren beiden gefocust op de Rwy en threshold die moeilijk te zien waren... Always one on the instruments, the other looking outside!!

Na 12 jaar, elke dag vliegen en Ops manager, ben ik ermee gestopt op 58 jaar. Fysisch uitgeput, te weinig slaap, te veel werk..... maar wat een ervaring!!!!

De verworven kennis van mensen en luchtvaart is onbetaalbaar. 5000 Hrs in weer en wind, mist, onweders en zoveel meer.

21 april 2018, 6 uur 's ochtends. Vóór de Aviapartner Lounge in de General Aviation zone van Brussels Airport heerst grote drukte. We zijn met 100 mensen vroeg uit de veren voor een hoogtepunt van het jaar. Farnborough en Le Bourget bezocht ik al vaak, maar Aero Friedrichshafen, de grootste General Aviation beurs van Europa, zou ik vandaag ontdekken.

Na een kop koffie en een korte vertraging door catering problemen, halen we in de Embraer 190 OO-JEM nog net onze slot. Opstijgen op de 25R in nevelige condities en koers richting zuidoost. Op weg voor 50 minuutjes vliegen, vrijwel steeds boven een laag broken of overcast ver beneden ons. Pas tijdens de daling naar Friedrichshafen herkennen we aan de rechterkant, op een afstand, de besneeuwde Alpen.

Na de landing op runway 24 kan je ze niet missen: honderden general aviation toestellen, tot vier rijen parallel aan elkaar. Onze "grote Cessna" deed beslist enkele hoofden draaien!

Het gebeurt niet vaak dat een bus van een afhandelingsbedrijf je niet naar de terminal brengt, maar helemaal het vliegveld rond, door een bos, naar de Zeppelin-hangar die de toegang vormt van Aero Friedrichshafen. Het home based luchtschip vliegt af en aan en is de blikvanger van de Aero. Langs de ingang voor piloten wandelen we het evenement binnen. Stel je een rechthoek voor met daarbinnen acht grote hallen, verbonden door een binnenplein en expositieruimtes.

Op het eerste zicht minder indrukwekkend, is de beperkte static show, een toestel of dertig. Toch zijn er enkele mooie uitschieters, zoals het prototype Pilatus PC-24 en een De Havilland Dove in de kleuren van LTU met een heuse vintage stewardess. Je waant je even in de late jaren '40. Ook de Quest Kodiak, een Cessna Caravan look-alike, was een aangename verrassing.



Veel indrukwekkender is het binnen. Het begon al meteen met prototypes van de Hondajet en de Cirrus Vision Jet, respectievelijk twee- en éénmotig. Ook een aangename verrassing: in Le Bourget of Farnborough moest je ver weg blijven van de toestellen. Hier mag je vaak zelfs door de

deur naar binnen kijken en er helemaal rond wandelen. Overall op de Aero hangt het woord "welkom" in de lucht.



Even een woordje over de Belgische aanwezigheid. De Sonaca 200 OO-NEW was zelfs in de pers aangekondigd. Hij had een prominent plaatsje met veel kijklustigen. De grootste Belgische stand was echter die van JMB aircraft, dat een assortiment VL3-versies exposeerde. Ze waren voortdurend omringd door een likkebaardend publiek wat de kwaliteit van dit Belgisch product naar waarde wist te schatten.



Iets wat deze dag me geleerd heeft, is het aantal "onbekende" vliegtuigproducenten. Wie kende Elixir Aircraft, Magnus, Lightwing, Breezer, Tomark, Aero Bristell of Nando-Grosso? Het is slechts een kleine greep uit tientallen producenten die de ULM/LSA markt binnen stappen. Waarbij wellicht alleen de sterkste spelers succes zullen kennen, wat niet wegneemt dat met of zonder missen erbij, veel hardware tot de verbeelding spreekt.

Iets bekender zijn de ULM versie van de Stampe SV4 en de op ¾ schaal verkleinde P-51 Mustang. Die heeft een maximum take-off weight van 1200 kg en je kan motoren van 143 tot liefst 590 pk monteren (alleen voor sterke rechter voeten)! Je moet hem wel zelf bouwen, het is een bouw pakket. De Stampe daarentegen is ook als afgewerkt toestel leverbaar. Na de Aero ving ik zelfs op dat het bouw pakket is teruggetrokken omwille van te moeilijk om te bouwen. Wie weet moet de Stampe fly-in binnenkort uitbreiden...

Echt een opvallende verschijning was de Russische vliegboot Aero Volga Borey, RA-2877G. Wie weet verschijnt hij één dezer op het Lac de L'Eau d'Heure. Wie dacht een sneeuw witte Pilatus PC-9 te herkennen, moest vaststellen

dat het de Slovaakse tandemzitter Shark was. Met een maximale kruissnelheid van 300 km/u en toch een stall speed van slechts 64 km/u is het een volbloed. Een producent die ik slechts bescheiden aanwezig vond was Vans, met één RV14 verstoppt tussen de exoten.



De general aviation helikopters en autogyros spraken mij dan wel iets minder aan, ook zij waren op grote schaal aanwezig. Hetzelfde gold voor de drones, met als blikvanger een luchtschip drone die door de hallen rondvloog.

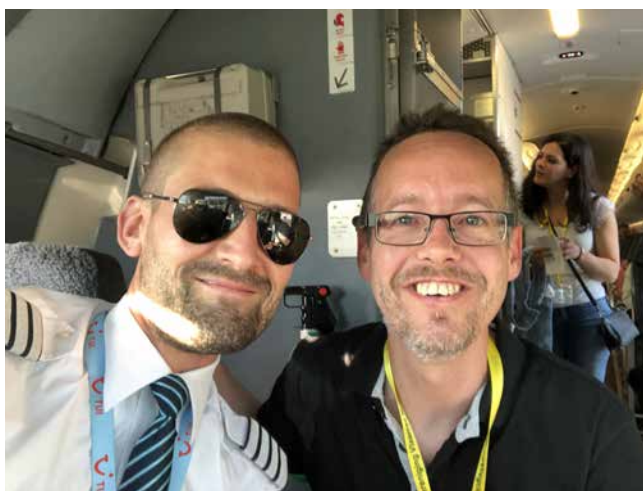


In het kader van de aankoop van onze nieuwe Robin met glass cockpit trokken alle soorten avionics net iets meer mijn aandacht. De tijden dat elke radio een Bendix King was en elke glass cockpit een Garmin, zijn voorbij. Vooral de nieuwe glass cockpit leveranciers vielen echt op. Dynon is al langer populair, Avmap, Avidyne en Aspen komen hier en daar om de hoek kijken. Maar her en der zie je totaal onbekende namen. Vaak zijn het miniatur digitale instrumenten die meerdere gegevens kunnen weergeven. Ideaal voor een instrumentenpaneel met weinig vrije oppervlakte.



De dag eindigde met een prettige verrassing... na een gezellig gesprek met de cockpitcrew, kreeg ik de uitnodiging "straks terug te komen"... waar is een piloot liever dan in de glass cockpit van een Embraer? Op FL150, op weg naar 320, ging de deur open en als bekend waypoint viel me Olno VOR op. De digitale ATIS van Brussels kwam binnen en gaf aan dat runway 01 in gebruik was. Even later werd een clearance "direct Gosly" (Charleroi VOR) verkregen en dan straight in approach. Het was een unieke gelegenheid om te wennen aan een glass cockpit!

Met een drink in het zonnetje vóór de general aviation terminal werd de lange, boeiende dag afgesloten. Zeker voor herhaling vatbaar.



De oplossingen

1. a) Het omgekeerde kan wel detonatie geven, MAP groter dan RPM. Vol gas en course pitch is als vol gas in vijfde tegen 70 met de auto. Arm mengsel en te laag octaangetal zijn typische oorzaken van detonatie.
2. d) Bij een stabiele atmosfeer is de wrijvingslaag het scherpst afgelijnd zodat de wind plots van richting en snelheid verandert. De andere antwoorden gaan over onstabieleit, het omgekeerde.
3. c) De torque link lijnt het neuswiel op met de vliegrichting zoals hij dat normaal in vlucht zou moeten doen. De andere antwoorden zijn fictie...
4. d) Wind op weerkaarten is altijd ware richting. De streepjes staan achteraan het windvaantje dus de wind komt uit het westen. Elk lang streepje is 10 kts dus 30 kts wind.
5. b) Zeker als je geen acceleratiepomp hebt. De lucht wordt meteen aangezogen, de fuel met vertraging. Best practice is van idle naar full power in minimaal 3 seconden

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



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