

over-kyke



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr **14**

Vierde jaargang
Maart 2006



Woordje van de voorzitter ...

Woord van de voorzitter.

Het was ontstemmend vast te stellen hoe weinig leden er kwamen opdagen op de ledenvergadering. Er was nochtans aan een stevig programma gewerkt door ons bestuur en onze instructeurs. Clubleven vraagt engagement van alle partijen: zo niet werkt het niet!

Aansluitend daarbij wil ik ook nog even ieders aandacht vestigen op het feit dat de club tijdens het open deur weekend weer haar jaarlijkse pasta dag organiseert. De eerste keer was dat een groot succes, de tweede keer werden er maar half zoveel kaarten verkocht. Ik wil hier op ieders bijdrage een beroep kunnen doen, zowel voor de kaartenverkoop als voor de hulp op de dag zelf.

Het engagement dat we bij die gelegenheid vragen brengt normaliter ook wat op. En daarmee proberen we de prijzen voor u op peil te houden. In de club wordt niemand voor z'n diensten aan de club betaald van hoog tot laag en dat willen we zo houden. Het geld dat acties en de show opbrengen wordt in het onderhoud van de club, de toestellen en de beheersing van de tarieven gestoken. Indien naast de verhoging van een aantal prijzen, de acties niet werken, rest ons alleen een drastische prijsverhoging, maar dan gaan we in tegen de doelstellingen van onze stichter, mijn vader Lucien Plees. De bal ligt in uw kamp.

Acties bevorderen de clubsfeer en al lopen sommige mensen door tijdsgebrek maar in en uit toch gebeurt er globaal heel wat socialisering onder elkaar en naar derden (bezoekers) toe. Bij gezamenlijke initiatieven leert men mekaar beter kennen en respecteren en dat heeft zijn effect, ook als je eens in nood bent ...

Ik wil nog even wijzen op de voorbije uitstap naar Florennes, waarvoor we Vic Mardaga heel bijzonder willen danken, en op de komende klassieker 30 april, die ons naar Nuits -St.- Georges voert. En dan zal het spoedig zomer zijn.

Veel vlieggenot

Nicole Plees
Voorzitter

23 Juli 2006, vroeger dan normaal, maar het heeft zijn redenen...

Op 23 juli organiseert onze vliegclub haar 30^e airshow en dat zal niet zomaar onopgemerkt voorbij gaan. Al meer dan een jaar zijn we in de weer om de best mogelijke datum te kiezen voor onze verjaardagsshow, waar we uiteraard iets speciaals van willen maken.

nicole niet zijn, als we ook niet voor primeurs zouden zorgen. Eén daarvan is dit jaar de deelname van een Spaanse F-18 Hornet.

Dit zal bovendien niet het enige hoogtepunt zijn, maar voor het vervolg zullen jullie geduldig moeten wachten en onze site goed in de gaten blijven houden.

De organisatie van onze show is uiteraard niet mogelijk zonder de ultieme steun van al onze leden en vrijwilligers, vandaar dat ik hoop dat we dit jaar opnieuw op jullie enthousiasme mogen rekenen. Vanaf ons open-deur weekend op 8 en 9, april zullen de werkschema's uithangen in ons clubhuis en de week voor onze show, op zondag 16 juli zal de algemene airshow vergadering plaatsvinden.

Zoals eerder vermeld, zal de kinderdag op zaterdag wegvallen in vergelijking met de vorige

Het wordt dan ook een blij weerzien met talrijke hoogtepunten die onze show in het verleden gekend heeft. Zo zullen zowel The Red Arrows, La Patrouille de France, als het Breitling Jet Team van de partij zijn. We zouden uiteraard Sa-

Inhoud



1. Bij de cover:
De Beechcraft F90 (N415HS) van Jacques Bothelin, leader van het Breitling team op bezoek bij Sanicole t.g.v. de EAC conventie in februari.
2. 23 juli, vroeger dan normaal...
3. Mededelingen van het bestuur
- 4 - 5. OPS Corner:
Elementair Instrumentvliegen
- 6 - 7. Bezoek Florennes
8. Wist U dat?
8. Agenda 2006
8. Doellandingswedstrijd
9. J.A.A. conversie
10. Fly-Over Cartoon

Redactie:

Francis Bensch, Paul Paeleman, Cees van den Hoek,
Rob van Espen, Ton Kuypers, Jos Verhaeren,
Geert Lemmens.

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

twee jaren, maar op vrijdag 21 juli zal in samenwerking met Kleine Brogel een spottersdag georganiseerd worden.

Op de pilotenvergadering werd reeds een oproep gedaan naar clubleden die mee willen helpen aan de sponsorwerving van onze vliegshow. Als er nog mensen zijn die graag iets willen bijverdienen door ons hiermee te helpen, dan kunnen zij ons altijd contacteren.

Voor suggesties en/of vragen over de vliegshow is er maar één adres: Geoffrey@sanicole.com.

Tot dan!

Geoffrey Buekenberghs

Zaterdag 8 april organiseren we voor de derde keer een pasta-dag.

Dit initiatief versterkt de clubgeest en spijsst de clubkas. Momenteel heeft ieder lid 5 kaarten toegestuurd gekregen om te verkopen. Wij hopen dat ieder lid minimaal deze 5 kaarten verkoopt. U kunt uiteraard nog extra kaarten bijvragen in het clubhuis. Maak er 'n daverend succes van en help mee om de eerste twee pastadagen te overstijgen.

In bijgevoegde brief staat een uiterlijke datum van 31 maart om af te rekenen. Het is voor de keuken wel aangenamer om de kaarten iets sneller binnen te krijgen i.v.m. de aankopen. In het clubhuis hangt een lijst met taakverdeling. Vraag Mireille, Nicole of Geert waar je je kunt indelen er is nog keuze te over. 011-342739 nicole@sanicole.com

Voor de twaalfde keer naar Nuits-St.-Georges

Zaterdag 29 april vertrekken we naar Nuits-St.-Georges. Een gedeelte van de deelnemers vertrekt met de auto en een aantal deelnemers overbruggen de afstand met het vliegtuig.

Voor de nieuwkomers:

De vliegweek in Nuits-St.-Georges is bedoeld om 'n gezellige week in de Bourgogne door te brengen. Vliegen, eten, drinken, lachen en "het op niveau houden van uw alertheid" zijn de ingrediënten die we gebruiken om de week tot een succes te maken.

Leerling piloten vliegen onder toezicht van de instructeurs Rudy Vervecken en Geert Lemmens. Daar alle opleidingen volgens het JAR-systeem gebeuren, kunnen leerling-piloten in Frankrijk solo vliegen in vliegtuigen die op werkvergunning 231 van A.C. Sanicole v.z.w. zijn ingeschreven.

JAR-gebreveteerde piloten kunnen in Nuits-St.-Georges gebruik maken van OO- en van F- vliegtuigen. (Belgische en Franse vliegtuigen) Om iedereen zoveel mogelijk te kunnen laten vliegen proberen we dit jaar "vliegslots" te reserveren.

In Nuits-St.-Georges zal Wim van de Wiel zich bezighouden met de hotel- en restaurantreserveringen, afrekening van de drank- en maaltijdkosten in het clubhuis. We logeren in Château La Berchère. Voor de deelnemers die willen kamperen bestaat de mogelijkheid om een tent op te slaan naast de hangar.

Op Sanicole kunt U zich tot Nicole, Rudy of Geert wenden voor informatie. 011-342739 nicole@sanicole.com

Om een strak plan te maken en om zoveel mogelijk op ieders wensen in te spelen komen we donderdag 23 maart a.s. om 20.30 uur in het clubhuis bij elkaar.

Enkele afspraken die tijdens de pilotenvergadering zijn gemaakt.

n.a.v. het voorval met de ACS is het volgende besloten:

- in het havenboek wordt kort vermeld via welke route uw vlucht verloopt.
- voorziet dat een navigatievlucht 30' voor sunset is beëindigd.
- kopie van uw licentie/ keuringsgegevens dienen in uw persoonlijk vlieg dossier aanwezig te zijn.
- uw persoonlijk vlieg dossier dient steeds in het clubhuis aanwezig te zijn. Ook als uw opleiding beëindigd is.
- vervaldatum van licentie / medische keuring dient op een lijst ingevuld te worden. (hangt uit in het clubhuis)
- er wordt een lijst uitgehangen van vliegtuigen die op EBLE gestationeerd zijn, met de verzekeringvoorwaarden per vliegtuig erbij.

Vlucht van 1 uur met instructeur aan boord

Zoals u weet is een van de mogelijkheden om uw brevet geldig te houden, o.a. een vlucht van minimaal een uur maken met een instructeur aan boord.

Voortaan zal het onderdeel blindvliegen daar steeds in terugkeren.

Allerlei

OO - LNC wordt tussen half maart en begin april weer in gebruik genomen.

OO - WIX wordt te koop gezet.

Als de OO - WIX verkocht is, wordt hij vervangen door een C 152.

F 84

We moeten dit jaar de F84 echt in ere herstellen. Zo staat hij er onwaardig bij. De eerste aanzet is tijdens afgelopen werkdag gedaan. Het werkschema hangt uit in het clubhuis.

Agenda

De agenda voor 2006 is in de december-editie van 2005 gepubliceerd. De ervaring leert dat veel leden weinig notitie nemen van de geplande activiteiten.

Vandaar dat we deze agenda nogmaals onder de aandacht brengen.

Geslaagd

Dirk Dormans is voor het theorie-examen geslaagd. Proficiat.

Solo

Sef Berden heeft zijn eerste solovlucht gemaakt in de PH - MEC

Nieuw vliegtuig

Paul Verkuylen heeft zijn vloot uitgebreid met een C206, ZS - OBE (Zuid - Afrika). Voorlopig is het gestationeerd op het privé-vliegveld "Nooitgedacht"

Wist je ook dat...

Papier geduldig is en dat daardoor toch vroeg of laat aan het licht komt "wie" eigenlijk echt "wie" is. Hier enkele undercover leden van Aeroclub Sanicole.

Wim Marchal is eigenlijk Guillaume of Gielke of Bossje

Jean v. Bruystegem - Biesje

Toos Simons - Catharina

Gerry Willems - Louis of Pi

Broer vd Laar - Piet

Broer Verhulst - Albert

Jan Simons - Simi

Patrick Verhemeldonck - Nestel

Eddy Kerkhofs - Rusty

Piet Tamborijn - Tam

Luc Pedé - Loetsche

Ivo Vreys - Ivan

Jan Gielkens - Johan

Gilbert Beukenberghs - de Buek

Rudy Vervecken - Bruine beer

Geert Lemmens - Gerardus

Jan Verstraeten - Lange Jan

Elvira Paeleman - Petrouchka

Francis Bensch - Cisse

Tamara Borremans - Mini

Leon Baor - Levok, Levos, levo

Piet Segers - Tobback

Sef Berden - Josephus

Jan Lemmens - Jan Drup

Luc Adriaens - Luc, A3, Sloeber, Laurence

Francis Baeyens - Cis

Frans Rutten - de Boer of de Rut

Henk Seesink - Sees

Jos Verhaeren - Jos Sigaar, de sigaar, de Witte van Dessel

Paul Paeleman - PéPé, Polle scheet

Groetjes van Mireille (of Mirabella of Barmoeeder)

De OPS-Corner:

Elementair instrument vliegen

Wat is elementair instrument vliegen?

In eerste instantie is "Elementair Instrument Vliegen" het erkennen dat blindvliegen een vaardigheid is die je het beste vermijdt door IMC-omstandigheden (Instrument Meteorological Conditions) uit de weg te gaan... Elementair blindvliegen leer je jezelf best aan om bij onvoorziene IMC-situaties toch op een veilige manier zo snel mogelijk terug te kunnen gaan naar VMC (Visual Meteorological Conditions).

Zonder visuele oriëntatie buiten het vliegtuig kunnen zeer gevaarlijke situaties ontstaan omdat de piloot o.a. een verkeerde voorstelling kan krijgen van zijn positie. Zodra hij zich plotseling bewust wordt van zijn situatie, kan er een conflict ontstaan tussen wat hij ziet en voelt. Door oefening in elementair instrument vliegen kan de piloot onder dergelijke omstandigheden zijn eerste gevoel leren negeren mits op de soms schijnbaar tegennatuurlijke informatie van zijn instrumenten te vertrouwen.

Het blindvliegen in IMC vereist immers een grondige theoretische én praktische opleiding. Zonder voldoende kennis en oefening is het vliegen in IMC levensgevaarlijk voor uzelf en voor anderen...

Vluchtvoorbereiding:

Een goede vluchtvoorbereiding is voor iedere vlucht belangrijk. Een vlucht waarbij instrumenten worden gebruikt vraagt extra aandacht voor die instrumenten. Check ze nauwgezet voor de vlucht. Ook tijdens de vlucht zijn geregelde checks levensbelangrijk. Hou daarbij rekening met het feit dat de horizon en de koerstol meestal aangedreven worden via een vacuümsysteem (suction) en de bochtaanwijzer elektrisch. Goede meteo-informatie is zeer belangrijk. Vertrek niet of breek een vlucht af indien er weersomstandigheden met onvoldoende zicht dreigen.



Attitude vliegen:

De basis van het blindvliegen is het controleren van de stand van het vliegtuig (attitude) in de lucht. Deze controle gebeurt d.m.v. de primaire en secundaire scan. Daarnaast blijft het continu scannen van motorinstrumenten, magnetisch kompas en brandstofmeters ook van belang.

Indien u, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, toch in IMC zou terecht komen, probeer dan alle noodzakelijke correcties op een gecoördineerde en soepele wijze uit te voeren: nooit een bocht maken met meer dan 15° helling en nooit sneller stijgen of dalen dan met 500 ft/min. Probeer bij desoriëntatie onmiddellijk iedere helling af te zwakken en horizontaal te komen. Hanteer deze volgorde en zoek ondertussen naar oplossingen om snel terug in VMC te komen. Het spreekt vanzelf dat het belangrijk is om steeds voldoende vlieghoogte en snelheid te handhaven.

Theorie:

Stand van het vliegtuig in de lucht:

Bij het vliegen op zicht gebruiken we de natuurlijke horizon om de stand van het vliegtuig in de lucht te bepalen en te behouden. Hierbij herken-

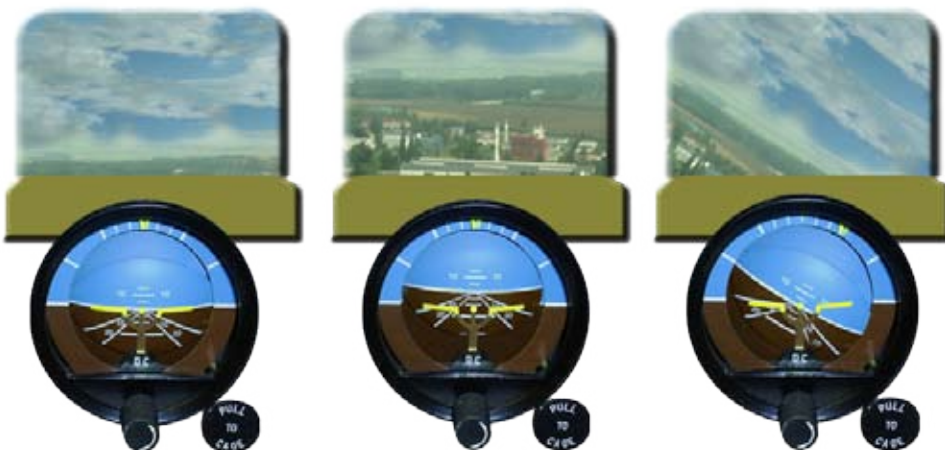
nen we de langsas (stand van de neus t.o.v. de horizon) en de dwarsas (stand van de vleugels t.o.v. de horizon).

Het gieren om de topas is alleen zichtbaar door vaste referentiepunten aan de horizon. Dergelijke punten in de verte dienen er ook voor om een bepaalde richting van de neus in het horizontale vlak te handhaven.

Een bepaalde stand van het vliegtuig in de lucht heeft in combinatie met het geselecteerde vermogen gevolgen voor de snelheid, de verandering van hoogte en de hoogte zelf.

Door de massa-tragheid van het vliegtuig reageren die grootheden met een bepaalde vertraging, waarop de piloot moet leren anticiperen. De aanwijzing door de stijg- en daalsnelheidsmeter, de snelheids- en de hoogtemeter reageert steeds met enige vertraging.

Oppassen dus voor over-correcties. Bewegende naalden trekken automatisch meer aandacht dan een relatief stationair klein "vliegtuigje" op de kunstmatige horizon. De instrumentenweergave is veel kleiner dan de beweging van de echte vliegtuigneus ten opzichte van de horizon. Kies steeds een neusstand en wacht tot de reactie van het vliegtuig en de vertraagde indicatie van de instrumenten is uitgewerkt.





De vlieginstrumenten:

De "basic-T" geeft de voornaamste indicatie voor de stand van het vliegtuig in de lucht weer.

De kunstmatige horizon staat bij het instrumentvliegen centraal. Hij verschaft ons dezelfde informatie als de natuurlijke horizon, zonder vertraging, met dit verschil dat de vaste referentiepunten in het horizontale vlak ontbreken. Bewegingen om de topas en koersveranderingen worden niet geregistreerd. Enkel het rollen en stampen. De koerstol werkt ook zonder vertraging en krijgt zijn richtingsinformatie van de piloot aan de hand van het magnetisch kompas. Het kompas is veel onrustiger en heeft draaïngsfouten. De hoogtemeter geeft iedere verandering van de hoogte, enigszins vertraagd, weer. Hij meet de luchtdruk en vertaalt die in een hoogte ten opzichte van een referentievlak. Hierbij kan een foute instelling fataal zijn. Referentie vlakken zijn: QNH, QNE en QFE.

De luchtsnelheidsmeter meet de stuwdruk die wordt vertaald in de luchtsnelheid van het vliegtuig. Deze aanwijzing ijlt enigszins na.

Secundaire instrumenten:

De variometer, ook wel stijg- en daalsnelheidsmeter genoemd, reageert op veranderingen in de luchtdruk en reageert iets sneller bij hoogteveranderingen dan de hoogtemeter. Hij stelt de piloot in staat om met een bepaalde constante stijg- of daalsnelheid te vliegen. De bocht en slipaanwijzer hebben een ondersteunende functie. De bochtaanwijzer meet zonder vertraging de hoeksnelheid van het vliegtuig en geeft tevens de richting van de beweging aan. Ter herinnering kunnen we aanbrengen dat een standaard "rate one turn" een richtingsverandering geeft van

180° in 1 minuut of 3° per seconde. De slipmeter is daarbij van belang voor het maken van een goed gecoördineerde bocht.

In de praktijk:

De stand van het vliegtuig in de lucht:

De kunstmatige horizon is het belangrijkste instrument. Om de juiste neusstand te beoordelen wordt dit instrument ondersteund door de aanwijzingen van de stijg- en daalsnelheidsmeter en de hoogtemeter. De helling zal moeten overeen komen met de aanwijzing van de bochtaanwijzer en de koerstol.

De elementaire vliegbewegingen:

Voor 1 oktober 2002, de invoeringsdatum van de JAR-FCL, diende men voor het behalen van het internationaal brevet (het huidige PPL) minimaal 10 uren "onder de kap" te vliegen met een instructeur.

Dit heeft hoofdzakelijk als doel dat een piloot op aanwijzingen van instrumenten, het toestel in de juiste stand kan houden bij onvoldoende zicht naar buiten. Dit noemen we "Basic instrument attitude flying" en mag zeker niet verward worden met het meer omvattende blindvliegen. Voor het PPL-examen moet de kandidaat o.a. een bocht van 180° kunnen uitvoeren, met behoud van de hoogte: hij moet feilloos terug kunnen draaien wanneer hij in slechte condities terecht komt, om zo terug te kunnen keren naar VMC-omstandigheden.

Tekst gebaseerd op een artikel verschenen in Avia Noord en door onze redactie herwerkt; Illustraties uit een boek van Alan Bramson.



BRANDSTOFFEN - TANKSTATION
NEYENS & GYSEN
 bvba

Nieuwstadpoort 43/1, 3960 Bree
 Tel.: 089/46.12.65 - Fax: 089/48.16.51

*Energie met een warm hart
 voor iedere klant*



DE ONTMOETING TUSSEN MODERNE TECHNOLOGIE EN NOSTALGIE



Ik had er niet bij stilgestaan, maar de clubuitstap naar Florennes op 7 februari had voor tenminste twee en zeker voor één deelnemer, een bijzondere betekenis. Vanaf Luik zou dat trouwens voor iedereen die was ingeschreven voor deze reis duidelijk worden.

Iedereen is veel gezegd want bij de start ontbrak er deze maal één langslaper. Het was lang geleden dat er tegen de regels van onze "clubstijtheid" zo zwaar werd gezondigd.

Omstreeks 8 uur 30 zette de autobus met aan boord drie dozijn "Sanicollers" zich in beweging. Een radio was niet nodig want onze beruchte solozanger Ton zorgde meteen voor de nodige sfeer aan boord, gelukkig voor iedereen, maar voor héééél korte duur en bovendien regende het al hard genoeg. Dat was trouwens het enig element dat ons zorgen baarde want zou er wel gevlogen worden?

Op die vraag en op vele anderen kregen we van net voor Luik een antwoord. Alleen toen we het vliegveld van Bierset voorbij reden en de aandacht zodanig werd afgeleid door de Boeings 747, zweeg hij even.

Ik heb het over dat ene clublid waarvoor deze dag toch wel een heel speciale betekenis had. Ons aller Piet Tamborijn keerde immers terug naar de begintijd van zijn echte luchtvaart- en levens(liefde)loopbaan(leven) kortom naar zijn jeugd. Dat was ook zeer goed te merken aan Georgette. Haar immer stralend gezicht en prettige oogjes blonken en straalden nog iets meer dan gewoonlijk. Ik durf er heel wat op verwedden dat, naar mate wij Florennes naderden, ook haar hartje wat sneller is gaan kloppen. Dat had zeker niks te maken met schrik omdat Piet, je weet wel, zo van die jeugdherrinneringen zou gaan verklappen, nee dat was van puur jeugdsentiment. Mooi, gewoonweg mooi.

Piet deed zijn uiterste best om ons, in zijn gekende stijl, iets bij te brengen over de geschiedenis en de actuele opdracht van Florennes over de vroeger gebruikte en door hem bestuurde vliegtuigen, afgewisseld met persoonlijke anekdotes en ervaringen. Ik ben er van overtuigd dat wij

van vele verhalen een "opgekuiste versie" hebben gekregen behalve dan over het speciale plaatselijke klimaat en weer. Zijn eerder gedane weersvoorspelling over de regio ten Zuiden van Samber en Maas klopte als een bus. Het werd nu precies geen zomerweer maar de vliegactiviteiten kwamen niet in het gedrang.

Door al die uitleg misten we de juiste richting op de verkeerswisselaar van Namen, maar gelukkig leidde dit tot nog meer jeugdverhalen van onze gids met dienst. Zo zagen we de kerk waar één van zijn kinderen werd gedoopt, de straat en één van de huizen waar hij ooit woonde, misschien wel het café waar hij... en het romantisch plaatsje waar hij en Georgette..... Stop met veronderstellen man en kom aan op de basis.

Aan het wachtlokaal staan de PR man van de basis en onze "verkenner Vic" al te wachten. Voor dat we het goed beseffen zijn we te gast bij de vlieggroep en genieten wij van een heerlijke koffie. Er wordt kennis gemaakt met de bevelhebber en onze gidsen die ons voor de rest van de dag zullen begeleiden.

Terwijl de ene helft van de groep een kijkje neemt in het 350ste smaldeel maakt de andere helft kennis met de bewapening van F-16. Ondanks het ontbreken van een gedeelte van de audiovisuele middelen kregen wij een mooi beeld van waaruit een zending van dit smaldeel kan bestaan. Een knappe vrouwelijke luitenant toonde ons en commentarieerde computerbeelden van een door haar gevlogen zending daags voordien. Helaas voor Ton,





Het steeds maar aanzwellend geluid van draaiende vliegtuigturbines maakte een einde aan deze uiteenzetting want in de mess wachtte een heerlijk maal op ons. Om de soep warm opgediend te krijgen moesten we wel de startbaan gekruist hebben vooraleer de toestellen van de TLP het luchtruim zouden kiezen. Helaas zijn we in deze opdracht geslaagd, kregen wij warme soep maar misten we "de" take-off.

een jonge knappe Piet Tamboryn in al zijn glorie prijkte.



Na een rijkelijke maaltijd keerden wij terug naar de operationele zijde van de basis, net op tijd om de terugkeer van de "Gorilla" zo noemt men in het TLP midden de formatie vliegtuigen. F-16's, F-18's, Tornado's en jawel oude getrouwe Phantoms F-4 taxieden aan ons voorbij.

Om de dag af te sluiten dronken wij bij het 1ste in een uiterst gezellige sfeer de pint van de vriendschap of beter gezegd "le verre d'amitié" en werd een aandenken van de club overhandigd. We namen afscheid van onze gids en rond 20uur30 keerden wij veilig en tevreden terug van een toffe uitstap.

hij alweer, deed ze dat als Nederlandstalige natuurlijk in een perfect Nederlands. Onze jonge Hollander dacht echt dat hij binnen de kortste keren Frans had geleerd maar toen hij dat uitkraaide werd hij door zijn onmiddellijke omgeving wakker gemaakt. Het zal je maar gebeuren.



Op onze beurt maakten we kennis met AIM 9 rockets, Mk 82 en 84 bommen, laser gestuurde dingen, chaffs en flares, opname apparatuur, aanhechtingspunten, vlucht vertragers, stabilisatoren en... opnieuw met de kennis van zaken van Piet die het minder vloeiend Nederlands van de bewapeningsspecialist met brio aanvulde en verduidelijkte.



Zacht draaiende turbines, de geur van verbrande kérosène en vriendelijk wuivende piloten, samen met de warme jetwash van zoveel vliegtuigen bezorgden ons "het" moment van de dag.

Graag een woordje van dank aan allen die deze uitstap hebben mogelijk gemaakt. Vooral aan Vic voor de bemiddeling en coördinatie met Florennes, Tom voor de administratieve afhandeling en natuurlijk Piet voor de gidsbeurt die een tien op tien verdiend.

Later waren wij te gast bij het 1ste smaldeel dat inzake gastvrijheid en kwaliteit van de briefings in niets moest onderdoen voor de collega's van 350. Het enige dat zij meer te bieden hadden waren de ietwat vergeelde foto's waarop o.a.

Tot een volgende keer

Francis



Wist u dat ...



- het slechte (vlieg)weer echt voorbij gaat,
- er de komende weken heus wel weer gevlogen kan worden,
- we dan wel toestellen ter beschikking moeten hebben,
- er snel een opvolger voor de ACS gevonden moet worden,
- de papieren van de WIX gedurende een aantal weken onvindbaar waren maar ondertussen werden teruggevonden op EBAW...
- er nu weer met de WIX gevlogen kan worden,
- het dus van het grootste belang is om na afloop van uw vlucht de papieren op de juiste plek achter te laten,
- er hiervoor wellicht een duidelijker plek in het clubhuis moet worden gemaakt,
- de "dader" (waarschijnlijk) op z'n minst wat billenkoek riskeert,
- hij hierdoor heel wat medepiloten vleugellam heeft gemaakt,
- er tijdens de piloten vergadering spijkers met koppen zijn geslagen,
- de leden in elk geval duidelijk hun waardering voor ons clubblad hebben uitgesproken,
- de redactie daar heel erg blij mee is,
- de redactie dus met volle moed kan en wil doorgaan met het uitbrengen van de komende Fly-overs,
- de kopij van de leden altijd meer dan welkom blijft,
- het weer tijd is om nieuwe vliegkaarten te kopen,
- er immers weer een groot aantal zaken in het Belgisch luchtruim zijn aangepast,
- het bestuur weer hoopt op een grote opkomst bij de geplande clubactiviteiten,
- we nog steeds op zoek zijn naar enkele sponsors voor onze Fly-Over,
- deze sponsors uiteraard graag clubleden van dienst zijn,
- Luc Vanhoutte en Jo Hus ondertussen geslaagd zijn voor hun theorie examen ULM,
- de voorzitter er ieder nummer weer in slaagt het voor haar voorziene vakje netjes in te vullen,
- de eerste bevestigingen voor de komende airshow al binnen zijn,
- deze reeds te bezichtigen zijn op onze vernieuwde website,
- ondertussen de eerste werkdag van dit jaar weer achter de rug is en een succes mag genoemd worden,
- Mireille iedere zondag met de moed der wanhoop pogingen onderneemt om mensen op te voeren...

Sanicole AGENDA 2006

Donderdag 30 maart 20.00 uur vergadering airshow.

Zaterdag / Zondag 8 & 9 april Open Deurdagen.

Zaterdag 29 april vertrek naar Nuits St. Georges.

Donderdag 4 mei terugkeer van Nuits St. Georges.

Zaterdag 13 mei 09.00 - 14.30 uur werkdag II.

Donderdag 20 mei 20.00 uur vergadering airshow.

Donderdag 1 juni 20.00 uur vergadering airshow.

Zaterdag 3 juni 09.00 - 14.30 uur werkdag III.

Donderdag 22 juni 20.00 uur vergadering airshow.

Maandag 26 juni militaire activiteiten tot 17.00 uur/vliegactiviteiten mogelijk vanaf 17.00 uur.

Dinsdag 27 juni militaire activiteiten tot 17.00 uur/vliegactiviteiten mogelijk vanaf 17.00 uur.

Donderdag 29 juni militaire activiteiten tot 17.00 uur/vliegactiviteiten mogelijk vanaf 17.00 uur.

Zaterdag 1 juli 09.00 uur vertrek naar Bantheville.

Zaterdag 1 juli vliegveld gesloten i.v.m. Open Deurdagen Eerste Brigade Leopoldsburg.

Zondag 2 juli vliegveld gesloten i.v.m. Open Deurdagen Eerste Brigade Leopoldsburg.

Zondag 16 juli 14.00 uur algemene info - vergadering airshow.

Maandag 17 juli vliegveld gesloten. Dinsdag 18 juli vliegveld gesloten.

Woensdag 19 juli vliegveld gesloten. Donderdag 20 juli vliegveld gesloten.

Vrijdag 21 juli vliegveld gesloten. Zaterdag 22 juli vliegveld gesloten.

Zondag 23 juli AIRSHOW. Maandag 24 juli vliegveld gesloten.

Dinsdag 25 juli vliegveld open indien de opruimingswerken van de airshow voltooid zijn.

Zaterdag 16 september Sanicole vliegrally.

Zaterdag 7 oktober 09.00 - 14.30 uur werkdag IV.

Zaterdag 21 oktober Helpersfeest.

Aanvullingen en eventuele wijzigingen worden in Fly Over, op de website en op het info-bord in het clubhuis gepubliceerd.

3^e Jochen Kenis DOELLANDINGSWEDSTRIJD

8 en 9 April 2005

+

**OPEN DEUR
SANICOLE HECHTEL**
DOELLANDINGSWEDSTRIJD
met VELE PRIJZEN

5,- € per deelname van 3 doellandingen
(meerdere deelnemers is toegelaten)
Piloten die in één keer 5 kaarten kopen
krijgen een 6^e GRATIS!

Zaterdag 8 april van 11.00 tot 17.00 uur
Zondag 9 april van 11.00 tot 18.00 uur
Prijzuitreiking om zondag 10 april om 17.00 uur

Ook bezekende piloten kunnen hieraan deelnemen
(Deelnemers worden vrijgesteld van landingsgeld !)



met o.a. :
Doopvluchten - Doellandingswedstrijd - Mooie prijzen
Bezoekende vliegtuigen

Voor de 3^e maal kunnen we
weer met z'n allen vliegen om
de Jochen Kenis trofee.

Deze doellandingswedstrijd
wordt georganiseerd op
8 en 9 april aanstaande...

Er zijn weer heel wat prijzen
te winnen.

Deelname kost 5 euro per drie pogingen
maar meermalen deelnemen is
toegelaten. 5 kaarten kopen
en u krijgt de 6e gratis...

Ook bezoekende piloten kunnen deelne-
men. Ze hoeven geen landingsgeld
te betalen...

Zaterdag 8 april van 11 tot 17 u.
Zondag 9 april van 11 tot 18 u.

Joint Aviation Authorities(JAA)-conversie

Mijn persoonlijke ervaring.

Via allerlei kanalen had ik vernomen dat voor 1 oktober 2007 alle brevetten omgezet zouden moeten zijn naar de nieuwe "Joint Aviation Regulations-Flight Crew Licensing" (JAR-FCL) eisen.

Ik heb maar eens gebeld met de Rijks Luchtvaart Dienst (RLD) in Nederland, waarvan de benaming inmiddels veranderde in Divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en die bleven wat op de vlakte (weten het zelf nog niet zeker?). Ik heb dus maar gevraagd wat de eisen hiervoor waren...

Het volgende kwam boven tafel:

- een "examen"vlucht van minimaal 1 uur met een examinerator. Het mocht een Nederlandse, Belgische, of van welke nationaliteit dan ook, examinerator zijn, maar wel met een JAR-FCL kwalificatie,
- hij of zij moet kunnen aantonen te beschikken over de nodige JAA bevoegdheid,
- het eisenpakket is bekend bij die betreffende examinerator.

Ik heb de laatste 4 jaren mijn "Prof. Check" gedaan bij Jan van den Berg (een Nederlandse examinerator). Het voordeel hiervan was dat je maar 1 x in de 2 jaar een "Prof. Check" hoefde te doen (brevet werd na de vlucht voor 2 jaar verlengd en afgetekend). Echter hij was voorlopig met al zijn vliegactiviteiten gestopt. Via Geert Lemmens kreeg ik de naam en telefoonnummer van Jan Minoli, een Nederlandse

examinerator.

Na uitvoerig telefonisch contact kwam ik er achter dat hij dat kon en wilde doen. Uiteraard kon dat dan parallel lopen met de "Prof. Check" welke ik weer moest ondergaan.

Ik heb eerst maar eens naar de kosten geïnformeerd en dat was niet mis. Het is een officieel examen, dus moest er € 91,- worden gerekend en de km-vergoeding van € 0,28 per gereden kilometer. De totale kost kan maximaal € 400,- bedragen. Aldus besloten en een afspraak gemaakt. Uiteraard heb ik gevraagd of ik iets moest voorbereiden en kreeg hierop een bevestigend antwoord.

- Een vluchtje naar Budel. Redelijk naast de deur.
- En dan tijdens de vlucht een uitwijk terug naar het vliegveld.
- De nodige oefeningen in de lucht welke worden geëist door de Divisie Luchtvaart (dit kwam later boven water).

Maar niet echt iets om je zorgen over te moeten maken. De afspraak was gemaakt en de weergoden waren goed gezind. Aan tafel (op de dag van de vlucht) werden eerst alle benodigde formulieren opgevraagd en van het internet gehaald, in- en aangevuld en daarna gefaxt. Bij de club is nu bekend om welke formulieren het gaat.

De vluchtvoorbereiding werd doorgenomen en een aantal theoretische vragen dienden beantwoord te worden. De vlucht en de benodigde oefeningen werden uitgevoerd. Tijdens- en na de "de-briefing" kwamen de formulieren weer op tafel. Daar was aangegeven welke zaken verplicht waren en welke optioneel. Hieraan werd dan een voldoende of onvoldoende, afhankelijk van de geleverde prestatie, gegeven.

Het was nu ook niet noodzakelijk de verplichte uren gevlogen te hebben, zelf zonder een uur gevlogen te hebben in het afgelopen jaar kon je toch een omzetting naar- en een verlenging van het brevet verkrijgen voor 2 jaar voor SEP (Single Engine Piston).

De formulieren moesten opgestuurd worden naar de Divisie Luchtvaart (vroegere RLD) en ik zou dan automatisch het nieuwe brevet toegestuurd krijgen. Maar met het afgetekende "oude" brevet zou ik weer 2 jaar door kunnen vliegen.

OPGELET:

Het papier van de Flight Crew Licence heeft ook een einddatum: zie IX Validity. Voor de daarop vermelde einddatum moet bij IVW een nieuw papier worden aangevraagd! Overschreiding van deze Validity datum resulteert in een niet geldig brevet en dus illegale uren die niet mogen worden meegeteld voor de brevetverlenging!!!

Rob

De Belgische situatie...

Misschien is het nuttig hier ook de huidige Belgische regeling betreffende de omzetting van vergunningen te vermelden.

Volgens de wijzigingen die aangebracht werden op het Koninklijk Besluit van 10 januari 2000 en verschenen in het Staatsblad van 6 mei 2003:

- kunnen nog vergunningen volgens het oud systeem uitgereikt worden tot 31 december 2005 indien men zijn opleiding is begonnen voor 1 mei 2000.
- wordt de termijn voor het omzetten van een Belgische (ICAO) vergunning naar een JAR vergunning verlengd tot 31 december 2009.

Dit wordt nog eens herhaald in een bericht van de Dienst Vergunningen met de volgende bewoording: "Wanneer men vóór 31 december 2005 een vergunning van privaat piloot met internationale bevoegdheid heeft bekomen, kan deze vergunning tot 31 december 2009 in een JAR-FCL PPL(A) worden omgezet."

de Jos

Enkele afkortingen op een rijtje

J.A.A. (Joint Aviation Authorities):

organisme dat verbonden is aan de Europese Commissie voor de burgerluchtvaart (ECAC) en dat de regelingen heeft uitgewerkt om samen te werken aan de ontwikkeling en het in werking stellen van gemeenschappelijke regels (codes JAR), op alle domeinen die betrekking hebben op de veiligheid van de luchtvaartuigen en van hun exploitatie.



website: <http://www.jaa.nl>

JAR-FCL:

gemeenschappelijke regels die door de JAA zijn uitgewerkt op het gebied van de vergunningen van het stuurpersoneel.

FCL:

Flight Crew Licensing
Vergunningen van stuurpersoneel

JAA:

Joint Aviation Authorities
Gemeenschappelijke luchtvaartautoriteiten

JAR:

Joint Aviation Requirements
Gemeenschappelijke luchtvaartregelen

PPL:

Private Pilot Licence
Vergunning privaat bestuurder



Jan.'06.
Armand



maakt uw bedrijf beter ...

Al sinds 1994 staat
BS&I Bedrijfsoptimalisatie bv voor u klaar om u
met raad en daad bij te staan.

Voor quick scans, beleid- en
strategie trajecten tot het bouwen
en implementeren van volledig
geïntegreerde managementsystemen.

Beleid en strategieontwikkeling

- Beeldvorming van de toekomst;
- Positiebepaling en koersbepaling;
- Haalbaarheidsonderzoek;
- Implementatie;
- Interne communicatie.

Managementsystemen, procesverbetering

- Bouwen van praktische managementsystemen (kwaliteit, arbo en milieu), met weinig administratieve ballast;
- Implementatie van verbeterteams;
- Invoeren continu verbeteren;
- Onderhouden managementsystemen.

Interne bedrijfslogistiek

- Zichtbaar maken van knelpunten, analyseren van onderliggende oorzaken, in gang zetten van het verbeterplan;
- Ondersteuning bij keuze en implementatie software.

Coachen en training

- Praktische ondersteuning, begeleiding en training ter ondersteuning van verbetertrajecten.

Klanten- en Medewerkerstevredenheidsonderzoeken

- Houden van tevredenheidsonderzoeken, op maat, afhankelijk van uw organisatie en uw wensen.

BS & i

Steenovenweg 5
Postbus 172
5700 AD Helmond

Telefoon: 0492-472492
Fax: 0492-472692
E-mail: mailbox@bseni.nl

Styl Aviation



ANTWERP AIRPORT

Styl Aviation

GENERAL MAINTENANCE

50Hrs, 100 Hrs and
Annual inspections
Overhaul
Repairs
Piper / Cessna / Beech / Robin ...

DELIVERY OF

New and 2nd hand engines & Spare Parts

GARAGING OF AIRCRAFT

OVERHAUL AND REPAIR OF

ENGINES:

Lycoming, Continental,
Rolls-Royce, Franklin

MAGNETOS:

Slick, Bendix

ALTERNATORS, STARTERS:

Prestolite, Ford, Cessna

CARBURATORS:

Marvel Schebler,
Facet, Precision

P. Box 34 - Antwerp Airport - 2100 Deurne - Tel.: 03/322 75 22 - Fax: 03/322 33 58 - Hangar 5



Lekker Gastvrij Dichtbij ..!



Cambiance “De Achterste hoef”

Troprijt 10 5331 NA Bladel

Tel: 0031497-381579

www.achterstehoef.nl



Cambiance “Molenvelden”

Banstraat 25 5506 LA Zandoerle

Tel: 003140-2052384

www.molenvelden.nl

