

FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr
Eerste jaargang
JUNI 2003

3



Woordje van de voorzitter ...

Met de zomer voor de deur komt de datum van onze airshow ook weer dichterbij. Op zo'n moment moeten we als club laten zien dat we "samen sterk" zijn. Ik wil in dat verband ook wel zeggen dat we één van de weinige clubs zijn in Europa die een show van dat niveau in mekaar bokst, om niet te zeggen dé enige. En dat kan maar door ieders inzet en door de hulp van zoveel vrijwilligers.

Een moeilijk punt in de economische crisis die ons treft is het aspect sponsoring, hoewel die anderzijds nodig is om de risico's te beperken. Vandaar dat ik een oproep zou willen doen aan iedereen om mensen aan te spreken die willen adverteren of VIP-arrangementen kopen. Alle hulp is welkom!

In die voorbereidende periode voor de show denken wij automatisch ook terug aan Jochen, die vorig jaar in dezelfde periode zo bruusk uit ons midden weggerukt is. Wij hopen dat we voor zijn familie een open huis mogen blijven en dat Jochen ons vanuit zijn 'luchtschip' steunt.

Het is de laatste tijd eerder rustig op de club. Het stilvallen van de springactiviteiten heeft daar zeker mee te maken. Toch geloof ik dat het aanprijzen van initiatievluchten, aan mensen die het vliegen niet kennen, meer leven in de brouwerij zou kunnen brengen. Dus kijk maar eens rond in je kennisgeving. Iedereen is welkom voor een vluchtje over de Kempen.

In de eerste week van juli gaat er op onze club een week door voor valschermspringers die het wereldrecord formatiespringen willen verbeteren. Je moet eens komen kijken want er worden honderden springers verwacht die ons veld zullen inpalmen. Op 29 juni begint in Mol in het Ecocentrum een tentoonstelling die instructeur Mon Van Gestel en zijn 50 jaar vliegen onder de aandacht brengt. Mon is een monument in de burgerluchtvaart en het zal voor velen onder ons zoete en prettige herinneringen oproepen om daar eens een kijkje te gaan nemen. Warm aanbevolen! In het najaar is er ook nog een vlieg rally van de nationale federatie voor luchtvaart. Voor twee jaar waren we daarvoor met een aantal toestellen ingeschreven maar toen is het feest niet doorgegaan. Het zou goed zijn dat onze club zich daar als één van de grootste clubs van het land laat zien. Deze rally gaat door op 23 en 24 augustus en heeft als bestemming CHOLET in Frankrijk. Voor info kan je Luc Joy contacteren (luc@joy.be).

Ik zou tot slot de redactie van Fly-over willen feliciteren voor het enthousiasme waarmee ze dit tijdschrift aanpakken en de warmte die ze daarmee binnen de club brengen. En voor wie nog geen vaste vakantieplannen heeft... Sanicole is a nice place to be!

Nicole Plees
Voorzitter

Belangrijk Bericht ...

**CLUBHUIS en VliegVeld
GESLOTEN op zondag 29 juni!**

De Eerste Gemechaniseerde Brigade uit Leopoldsborg opent naar jaarlijkse gewoonte op 29 juni a.s. haar deuren voor het publiek. Daarenboven organiseert dezelfde eenheid van 23 tot en met 26 juni voor de Nederlandstalige scholen eveneens scholenbezoekdagen. Tijdens de Open-deurdag worden er vanaf 10.00 tot 18.00 uur doorlopend overvluchten voorzien van helicopters en zijn er verschillende valschermsprongen van de paracommando's. Op een nog nader te bepalen moment binnen deze periode zal er ook een overvlucht plaatsvinden met een C130-toestel. Om deze redenen wordt het luchtruim boven de legerbasis tijdens deze periode gesloten voor alle andere luchtactiviteiten. Gelieve hiermee rekening te houden.

Van maandag 30 juni tot en met vrijdag 4 juli zullen er continue 5 toestellen aanwezig zijn bij Sanicole die een recordpoging gaan oefenen voor een parajump met 100 para's. Via deze weg willen we uw aandacht erop vestigen om met de nodige voorzichtigheid te vliegen tijdens die periode en in overleg met de para's.



Nog een nieuwe leerling-piloot



Bart Nagels

36 jaar, Consultant Informatica in de bouw
2 kinderen
(Thomas – 3,5 jaar en Kasper – 2 jaar)

Zeven Zillenerf 62, 3293 Kaggevinne (Diest)
Tel. 0473/922.802

Inhoud

1. Bij de cover:



De Titch MK3, een sympathieke mini-verschijning op het vliegveld van Nuits Saint Georges

2. Woordje van de voorzitter
2. Belangrijke berichten
2. Nog een nieuwe leerling
3. Clublid in de kijker
4. Nuits-Saint-Georges
5. Nuits-Saint-Georges
6. 27th International Airshow
7. 27th International Airshow
8. IJdelheid
9. OPS-corner, automatisering
10. Navigatie met VOR's
10. Wist u dat...

Redactie:

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

Aeroclub Sanicole

Kamperbaan 153, 3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39 – Fax 011/34 88 71
Web: www.sanicole.org – Mail: airnicol@pi.be

JAARAGENDA

29 juni

Opendeur
1e Gemechaniseerde Brigade

10 augustus

Airshow

13 september

Club Rally

19, 20 & 21 september

Bantheville (Wij houden u op de hoogte)

25 oktober

Helpersfeest Airshow

Iedere eerste donderdag van de maand

Vergaderingen F84F-project

Clublid in de kijker

Wat op Paasmaandag voor Stefaan Kumpen een routinevlucht moest worden, werd niet alleen voor hem, maar ook voor enkele andere clubleden een spannend verhaal dat dankzij hun alertheid, koelbloedigheid en wederzijds vertrouwen tot een goed einde werd gebracht.

Toen Nicole merkte dat het linker hoofdlandingsgestel van Stefaans' toestel losgekomen was bij het opstijgen, verwittigde ze hem onmiddellijk via de radio en alarmeerde de nodige hulpdiensten. Piet Tamborijn en Jan Gielkens overlegden met Stefaan de te volgen procedure en bleven met hem constant in radiocontact. Aangezien het toestel volgetankt was diende de overtollige brandstof eerst opgebruikt te worden. Stefaan maakte van die tijd gebruik om verschillende schijnlandingen uit te voeren. Na iets meer dan een uur en onder het waakzame oog van de brandweer slaagde hij erin zijn toestel zonder verdere schade aan de grond te zetten.

Langs deze weg willen wij in naam van de ganse club iedereen die zijn steentje bijgedragen heeft tot deze goede afloop van harte danken. Uiteraard gaan onze welgemeende felicitaties naar Nicole, Piet, Jan en zeker naar Stefaan.

Francis Bensch



Op het "www" gezien



ComIT evolueerde in zijn twaalfjarig bestaan tot een dienstverlenend ICT-bedrijf voor professionals.

ComIT profileert zich in de markt als een aanbieder van verticale oplossingen in een viertal toepassingsgebieden.

Publishing (JAP - C-Sharp)

Customer relationship management en bedrijfsbeheer

Congresorganisatie door associaties, pco's en corporate meeting planners

E.care.

Medische diensten met hoge urgentie



One solution. Yours.
www.comit.be

10^e editie Nuits Saint Georges ...

17 tot 22 mei 2003



Na de laatste voorbereidingen van donderdag en vrijdag was het zover. Zaterdagochtend stond de hele groep (zo'n 25-tal) met pak en zak in de startblokken. Alle taken werden verdeeld en dankzij enkele ijverige mensen (François & Co) stonden de twee vliegtuigen vertrekkens-klaar.

Nico diende zich in allerlei bochten te wringen om tijdig zijn vluchtvoorbereiding klaar te hebben. Het weer zag er behoorlijk uit. Bij de laatste slok koffie zag hij de OO-ACS (François & Geert) reeds het luchtruim kiezen richting Charleville. Wanneer de OO-WIX (Nico & Rudy) zich langzaam (echt langzaam) van de runway lostrok, werd Brussels Info op de hoogte gebracht van het voornemen om via Flora en Florennes naar Charleville te vliegen zodat het vluchtplan geactiveerd kon worden. Alles verliep naar wens tot even voorbij Florennes Airbase waar ze voor ze het goed wisten, in de melk aan 't vliegen waren. Kwestie van de les- sen kapvliegen in de praktijk om te zetten.



Na een 10-tal minuten werd er door vlucht- kommandant Rudy een "flinke" koersafwijking vastgesteld zodat ze door middel van roerover- name en een kruispeiling toch nog ter hoogte van Charleville werd uitgekomen. Ondertussen ontvingen ze het bericht van de OO-ACS dat gekozen werd door te vliegen naar Bantheville om er een bezoekje te brengen en vast te stellen dat Frankrijk weer een mooi vliegveld rijker is. Bij het aanvliegen was het uitkijken geblazen omdat de elevatie van het veld niet gekend was, maar door de aanwijzingen van de marshaller



van dienst (François), werd het toestel netjes aan de grond gezet. Na een kleine rondleiding en een belegd stokbrood uit de plaatselijke horeca achter de kiezen gestoken te hebben, gingen ze door middel van een "short-field take-off" air- borne richting Langres. Door de bijna constante flinke tegenwind en het niet bijtanken te Charle- ville, werd de actieradius van de OO-WIX een flink stuk korter. Met een brandstofvoorraad voor een vlucht van driekwart-uur, steeg de spanning waardoor beider gelaatsrekken er niet zo geruststellend uitzagen. Koortsachtig zoekend naar een eventueel geschikt landings- terrein en met de brandstofmeters die reeds tien minuten in het rood (= EMPTY) stonden, was de spanning te snijden. Nico was nog nooit zo gelukkig bij het zien van een zwarte strip aan de horizon, Langres. Met een "straight-in approach" trachtten ze tijd en brandstof te spa- ren. Na controle van de resterende "werkelijke" brandstof zag het er minder dramatisch uit, daarna werd er volgetankt. Met het geruststel- lend gevoel van volle tanks werd koers gezet naar de eindbestemming : Nuits-Saint-Georges. Tijdens het laatste gedeelte van de vlucht moest er nog even uitgeweken worden voor een flinke regenbui boven Dijon.



Met een "low-pass" werd het circuit van de Ae- rodrome van Nuits-Saint-Georges vervoegd om te landen. De ontvangst was zoals altijd warm en gezellig en na het uitwisselen van de reis - en andere perikelen gecombineerd met het nodige gerstenat of wijn, moesten ze zich haasten om op tijd te zijn voor het door Wim gereserveerde avondeten.



Moe maar voldaan gingen ze rond midder- nacht naar het hotel "De La Berchère" voor een welverdiende nachtrust.

Daarmee was de eerste dag een feit. Tijdens het ontbijt kreeg iedereen te horen dat de lokale vliegclub ons verwachtte omstreeks 10 uur.



Zij hadden speciaal voor deze 10e editie een "verbroederingsfeest" georganiseerd met een kleine vliegrally en enkele lokale proeven om vervolgens af te sluiten met een schitterende maaltijd die door de club werd aangeboden. Het zou ons veel te ver leiden om deze schit- terende dag volledig te beschrijven. We beper- ken ons daarom tot enkele hoogtepunten:

De rally:

Een vlucht van ongeveer een half uurtje waar Piet Segers en Cees van den Hoek als overwin- naars uitkwamen. Hiervoor werden ze dan ook tijdens de maaltijd gefeliciteerd...



Behendigheidsproeven:

Allerlei behendigheidsproeven vormden een interclub-wedstrijd waarbij we met trots mogen zeggen dat onze Franse vrienden op bepaalde momenten echt wel versteld stonden van de Belgische resultaten. Eentje is toch wel de moeite waard om te vermelden: Elvira slaagde erin om 5 Franse wijnen te proeven en te herkennen. Het leverde haar dan ook een speciale prijs op: een fles Leffe bier...



Deze NSG-dag werd in ieder geval een succes. Vlak voor het eten werden de nodige aandaken en prijsuitreikingen gedaan waardoor het geheel kon afgesloten worden als een onvergetelijk moment in de geschiedenis van Sanicole en de vliegclub van Nuits-Saint-Georges...



En voor de rest... Genieten, eten, drinken, Bourgondisch leven, zeer af en toe vliegen (het weer was ronduit kl...) Maar ook al was dat weer niet bepaald het succes-item van deze 10e NSG editie, niemand liet zich dat aan het hart komen want er waren voldoende andere activiteiten gepland waarmee eenieder zijn hartje

kon ophalen. Zo ging een groep op bezoek in het museum Chateau de Savigny-les-Beaune. Dit museum herbergt een enorme collectie aan vliegtuigen, moto's en motoren enz... De moeite waard om er een uitstap naartoe te maken. En... wees maar gerust dat de bezoekende groep hiervan genoot...



Een andere groep bezocht de APEX-fabriek (voormalige Robin-werkhuizen) waar ze kwijlend en watertandend o.a. het prototype mochten aanschouwen van de nieuwe Cap 222. Via een leerrijke rondleiding werd getoond hoe van ruwe planken een schitterend afgewerkt vliegtuig werd gemaakt. De slechte weersomstandigheden beletten de initieel voorziene proefvlucht met dit Robin Alfa lestoestel...



De avonduren waren al even gezellig. Er werd een eerste voorzichtige poging ondernomen om een nieuw Idool 2003 te selecteren aan de hand van een nieuw clublied dat verwijst naar de oorlog 1914-1918 (aangepaste teksten zijn in de maak). Allerlei competities met ongelooflijk zware proeven (vraag maar aan Ton en Piet), en uiteraard de nog zwaardere culinaire

Bourgondische uitpattingen resulteerden in, laat het ons voor de eenvoud, een "chronisch vermoeidheidssyndroom" noemen ...



Maar, ... iedereen overleefde deze onmenselijk zware expeditie... Iedereen kwam veilig terug thuis, alhoewel zeer zwaar getekend vanwege de extra kilo's, te wijten aan de geleden ontberingen. Ook Cleo, die bovendien tijdens deze periode zijn 81e verjaardag (moest) vieren...

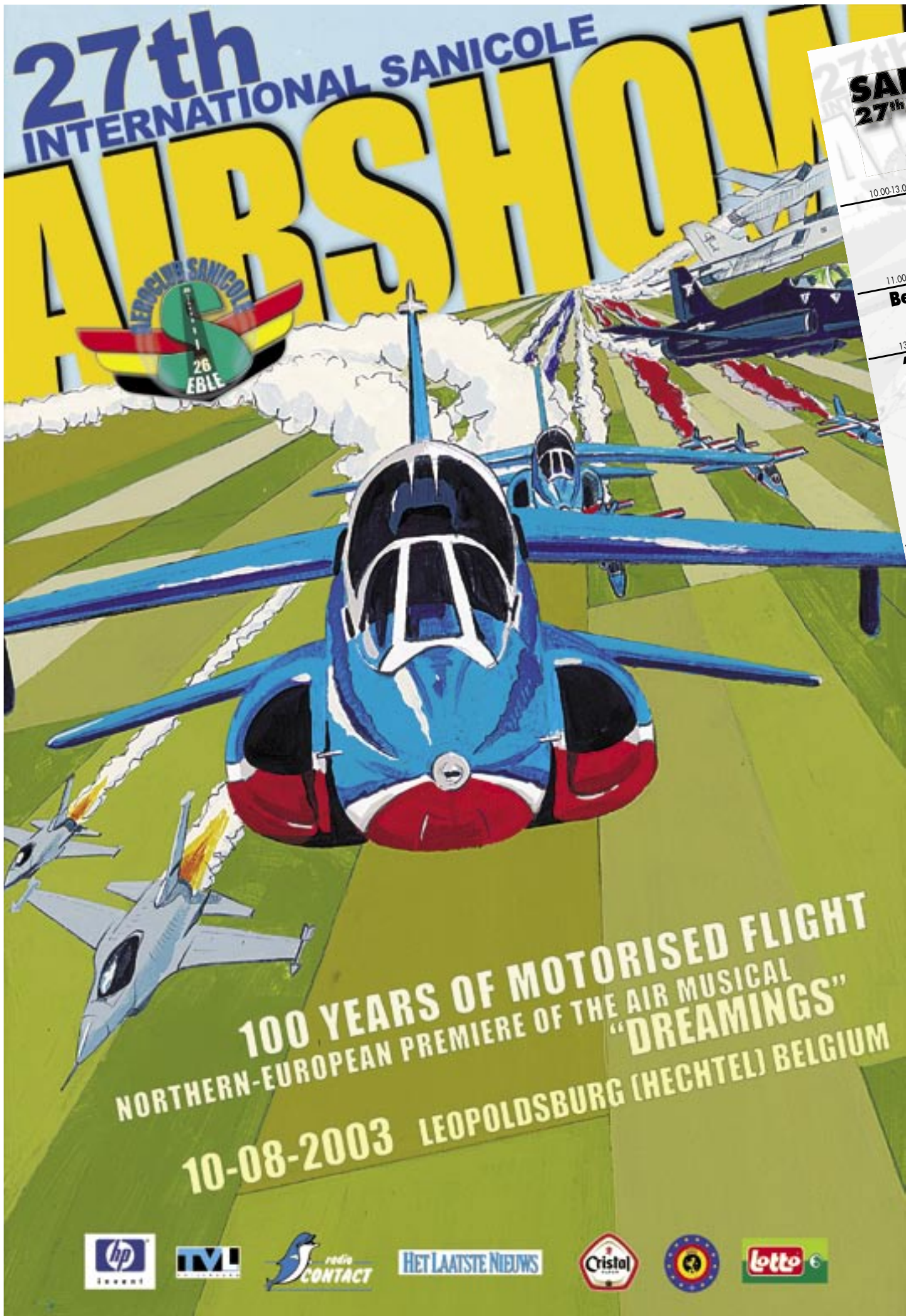
De terugreis kende nog een hoogtepunt op het vliegveld van Reims waar Nico de resterende groep verraste met een Champagne- en eefstijn.

De laatste trip was dan "back to base"... En, raad eens, waarmee werd deze geweldige week afgesloten? Eten...! Laat ons stellen "om het af te leren" werd een hapje geserveerd en een laatste drank(je) geconsumeerd. Een gezellige afsluiter waar duidelijk werd dat Sanicole heel wat muzikaal talent herbergt. Vader Van Brussel toverde plotsklaps een accordeon uit het niets en zorgde vervolgens nog voor de nodige ambience...

Deze 10e editie NSG in twee pagina's beschrijven is een onmogelijke taak. Misschien is het wel stof voor een extra nummer Fly-over. De volledige fotoreportage (meer dan 500 foto's) is integraal te bekijken op de website van Sanicole (www.sanicole.org) en zegt meer dan woorden. Rest ons nog een dikke proficiat te richten aan Wim die ook dit jaar weer op een fantastische manier alles in elkaar heeft gestoken. En dat voor zo'n grote groep...

Nico en Paul

27th INTERNATIONAL SANICOLE AIRSHOW



100 YEARS OF MOTORISED FLIGHT
 NORTHERN-EUROPEAN PREMIERE OF THE AIR MUSICAL
"DREAMINGS"
10-08-2003 LEOPOLDSBURG (HECHTEL) BELGIUM

LEOPOLDSBURG (HECHTEL) BELGIUM
 26 EBLE

hp
TVL
radio CONTACT
HET LAATSTE NIEUWS
Cristal
Lotto

SANICOLE 27th INT AIRSHOW

10.00-13.00
MO
 AIR
 HELI
 TA
 inte
 op

11.00-12.30
Belle Pe

13.00-17.00
"Drea

GREAT-B
 BELGIUM
 THE NET
 GERMAN
 ROMAN
 FRAN

vanaf
 voor
 hoe

27th INTERNATIONAL AIRSHOW

For latest program:
www.sanicole.org

Evening Show

COPTERS - MODEL FLIGHT - AEROBATICS - SKYDIVERS

Talkshow 10.00-11.00
Interviews met ANNE DE BAETZELER
MNC, ELLEN, JESSY, @VENTURE en SAM GORIS
Interviews van

Concert

Perez "BAILA PEREZ LATINO SHOW"

VERVOLG TALKSHOW vanaf 12.30

Airshow

"mings", een unieke air musical

EUROPESE PREMIERE met o.a.:
Nikolay Timofeev (R), Klaus Schrödt (D), Peter Besenyi
(CS), MAT team (NL), Space Knights (F), Flying Bulls (CZ),
Frank Versteegh (NL)

BRITAIN: Hawk, Merlin, Tornado
NL: F-16, AlphaJet, Sea King, Fouga, Yak 52
HERLANDS: F-16, PC-7, T6, Apache, Chinook, Bo-105
ANY: Tornado
ANY: Puma Socat
ANY: Christian Moulec en zijn kraanvogels,
ANY: Apache Jet Team, Patrouille Morane,
ANY: PATROUILLE DE FRANCE

Concert

17.00 ISABELLE A en TOM van IDOL 2003
The Magical Flying Thunderbirds

programma
programma

27th INTERNATIONAL AIRSHOW

Het organiseren van een evenement zoals deze airshow vraagt enorme inspanningen.

Vele handen maken het werk licht.

Daarom een oproep tot ieder van jullie die tot op heden nog geen deel uitmaakt van de één of de andere werkgroep en deze droom reeds lang koestert...

Pijng uzelf niet langer en neem contact op met Geert, Nicole of een ander bestuurslid en deel hen uw zorg mede. Het is nu reeds duidelijk dat ze je onmiddellijk zullen helpen.

SPECIAAL AANBOD

De airshow kan worden bijgewoond als VIP of in business klasse. Heb je in je vrienden- en/of kennissenkring personen die hiervoor in aanmerking komen weet het ons dan te zeggen.

Gilbert zal je graag alle nadere informatie over deze formules geven.

Alle verdere informatie over deze gebeurtenis kan je vinden op onze website.

www.sanicole.org



IJDELHEID ...

Met de lange zomerdagen in het verschiet, zal wellicht menigeen onder ons uitkijken naar navigatievluchten die verder reiken dan onze eigen tuin of kerktoeren. Er zijn piloten die vluchten plannen naar oorden die enkele vliegreizen over de grens liggen, soms om vroeger opgenomen genoegens te herbeleven, soms om nieuwe vliegroutes te verkennen en ook om tegelijkertijd hun palmares van het aantal bezochte vlieghavens te verrijken. Want het streelt toch des te meer het eigen imago naarmate men uitgebreid kan vertellen over het aantal vliegvelden dat men tijdens zijn vliegcarrière heeft bezocht. Maar als het aantal belangrijker wordt dan het vliegen zelf of de vluchtvoorbereiding, dan kan dat onverwachte avonturen met zich meebrengen, zoals mij dit overkwam toen ik tijdens een vakantietrip doorheen Frankrijk, in augustus 2000, door ijdelheid heb laten overmeesteren.



Mijn bedoeling was om in twee dagen naar Tarbes te vliegen. Ik had de PH-BSV ter beschikking gekregen. Sommigen zullen zich wel herinneren dat dit toestel (een C-152) uitstekend vloog en uitgerust was met een VHF-radio, VOR, ADF en een transponder. Ik beschikte echter niet over een GPS. Ik vlieg veel als enige persoon aan boord, maar ik voel mij nooit alleen, ook toen niet. Steeds heb ik het gevoel dat ik een begeleider aan boord heb. Anderen zullen dat wellicht ook ervaren en noemen die misschien hun innerlijke stem of engelbewaarder. Ik noem hem mijn Gids.

De eerst avond landde ik vermoeid maar dolgelukkig in Vicq-sur-Nahon. Dit vliegveld wordt niet vermeld op de ICAO kaarten, maar wel op de JEPPESEN-kaart als een ULM-veld, doch er mogen ook lichte motorvliegtuigen landen.

De volgende morgen besteedde ik aan de laatste voorbereiding voor de vlucht naar Bergerac en Tarbes. Vooral de CTR van Tarbes binnenvliegen is niet zo eenvoudig, omdat men eerst door twee TMA's PYRENEES moet vliegen en een militair corridor moet vermijden. Het was nodig om meerdere frequenties van radio en VOR bij de hand te hebben. Vermits er in Vicq-sur-Nahon geen av-gas pomp is, moest ik eerst gaan tanken op een nabij gelegen luchthaven, nl. te Chateauroux. Chateauroux heeft een vliegveld Villers en een luchthaven Déols. Villers kende ik reeds van vroeger. Het is een grasveld en eigendom van de plaatselijke vliegclub, maar daar wou ik niet tanken. Ik wou stellig op Déols tanken om, - u kunt het vermoeden -, tegelijkertijd mijn palmares te kunnen aanvullen. Chateauroux Déols is een oude Amerikaanse basis, die generaal Charles de Gaulle heeft laten ontruimen. Dat betekende toen een sociaal drama voor die streek, want enkele honderden mensen verloren hierdoor hun baan..

Nu wordt Déols gebruikt als vrachthaven, oefenterrein van Air France en worden er zelfs oefenvluchten uitgevoerd met de AWACS. Waarom zou ik daar dan ook niet mogen en

kunnen landen met mijn Cessna C-152? Het opstijgen in Vicq en koers zetten verliepen probleemloos. Het zou een korte (ong. 20 min.) en gemakkelijke vlucht worden, want ik hoefde slechts de baan te volgen. De azuurblauwe hemel was bezaaid met tientallen kleine schitterende cumuli. Het zicht was onbeperkt en er was weinig wind. Van mijlen ver kon ik Déols alsook Villers waarnemen. Villers lag er rustig bij, recht voor mij uit, vredig tussen de graanvelden en langs één zijde omgeven door een zee van gele zonnebloemen, als het ware mij uitnodigend om zo vlug mogelijk op zijn zachte en groene tapijt te landen.

Het wonderlijk aanzicht kon mij echter niet afhouden van mijn voorgenomen plan. Ik negeerde zelfs een eerste waarschuwing van mijn Gids en selecteerde prompt de frequentie van Déols. Toen gebeurde het: Déols gaf geen antwoord. De oproep werd verscheidene malen herhaald maar Déols bleef doofstom, ook na verificering van de frequentie. Nu begon mijn Gids zich duidelijk te manifesteren en ondanks zijn raadgevingen om niet naar Déols te gaan, bleef ik mijn pogingen om radioverbinding te krijgen voortzetten, zelfs totdat ik mij boven het veld van Villers bevond. Noodgedwongen moest ik hier wel landen, temeer omdat ik geen enkel risico wou lopen wat betreft brandstofgebrek. Ontgoocheld en met veel tegenzin schakelde ik over op de frequentie van Villers.

Tot mijn allergrootste verbazing stelde ik toen pas vast wat er aan de hand was geweest. Mijn radio stond wel op, maar het volume was niet open gedraaid!!! Meteen werd de frequentieknop terug naar Déols verzet.

"Niet doen", zei mijn Gids, "je moet hier landen". Als een koppige ezel sloeg ik de wijze raad in de wind en stevende vastbesloten af op de grote luchthaven, recht op de baan 04, een reuzengrote zwarte asfalt lat, 3500 m x 45 m, die zinderend van de hete lucht op mij lag te wachten. Na de landing parkeerde ik mij barskend van hoogmoed, naast mijn grote broeders



van Boeing en Airbus, en haastte mij naar de toren om vervolgens zo vlug mogelijk te tanken. Daar overviel mij een eerste koud stortbad.

Met een onverschillige ambtenarenstem zei de bediende achter de balie: "Mijnheer, wij hebben hier geen av-gas". Verrast, onthutst en ontuchtterd stond ik daar. Mijn ijdelheid kreeg een flinke opdoffer en moest plaats maken voor verlegenheid. Mijn Gids zweeg en ik durfde hem ook niet aanspreken, daar was ik te beschaamd voor. Om van deze vlucht toch nog iets goed te maken liet ik mij uitgebreid informeren door de meteodienst, om daarna zonder aarzelen te vertrekken, want de tijd liep en ik wou die avond nog in Tarbes aankomen. De take-off verliep smetteloos, maar eenmaal buiten het circuit kwam ik onder een tweede koude douche: ik vond het vliegveld van Villers niet meer en had elk oriëntatiepunt verloren. Onder mij lag dezelfde mozaïek, gevormd door tegels van bruine graanvelden met daartussen groene tegels van weiden en bomen, en hier en daar ook goudgele van de zonnebloemenvelden. Boven mij welfde nog steeds de blauwe koepel, bezet met tientallen witte cumulusvormige edelstenen en hoog daarboven was de zon even kwistig met haar licht. Maar nergens herkende ik enig merkpunt. Het zoeken bleef duren, waarschijnlijk een eeuwigheid lang, want plots verbrak Déols de radiostilte en melde zichzelf ongeduldig af. Daarna volgde een onrustige stilte. Mijn Gids bleef zwijgen alsof hij mij aan mijn eigen lot overliet. Ik moest de situatie nu zelf maar klaren, dus rustig de kaart nemen, ze oriënteren op Déols, een peiling gissen naar Villers en koers zetten. Na enkele minuten herkende ik opeens een watertoren en onmiddellijk daarna ook het vliegveld dat enkele honderden meters ervoor lag. Het circuit vervoegen en landen kende geen moeilijkheden. Blij maar vermoeid door de emoties stapte ik uit de cockpit. Eindelijk kon ik tanken. Het was onder-tussen reeds 17.00 uur geworden en ik dacht: "Nu moet ik nog naar Tarbes". Op dat ogenblik en onverwacht riep de stem van mijn Gids op een bijna strenge toon: "Je moet helemaal niets, blijf hier overnachten!".

Ditmaal gehoorzaamde ik gedwee en was verheugd dat hij mij spijs mijn eigenzinnigheid niet in de steek liet. En dit heeft hij ook niet gedaan tijdens het verder verloop van mijn reis. In het bijzonder bij de nadering van Tarbes, waarvoor ik mij nog het meest verontruste, heeft hij mij goed geholpen.

De ijdelheid heeft plaats moeten ruimen voor meer nederigheid. In ruil daarvoor heb ik van een fantastische reis genoten, en ik geniet er nu nog van. Achteraf beschouwd, ben ik er mij van bewust dat mijn Gids mij op een originele manier tot de orde heeft geroepen en kan er, met hem instemmend, om lachen.

Jos Verhaeren

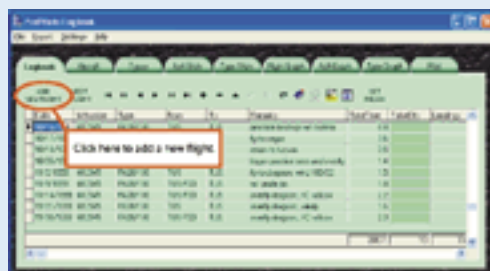
De OPS-Corner ...



Automatisering en administratie van vluchtgegevens (logboek en vluchtenboek)

Het is waarschijnlijk voor veel piloten herkenbaar als ik ervan uitga dat het invullen van het vluchtenboek van het vliegtuig zowel als ook het eigen logboek niet de meest geliefde bezigheid is. Het gereken met uren en minuten, tellerstanden, tussenlandingen en start- en aankomsttijden levert regelmatig de nodige frustratie en problemen op. Als men zich dan ook nog voorstelt, dat de clubadministratie vervolgens ook nog op orde moet komen (kloppen de vluchtenboeken, is er (voldoende) voor de vlucht betaald, is er mogelijk getankt, klopt de ontvangstkas, etc. etc.) en uiteindelijk ook de eventuele informatie die door de instructeurs moet worden bijgehouden over hun respectievelijke leerlingen (en andere clubleden met vragen over JAR, verlengingen, etc.), dan ligt het voor de hand om te gaan nadenken over een mogelijkheid om dergelijke informatie op één of andere wijze geautomatiseerd te gaan registreren.

Vooral omdat in toenemende mate ook het Bestuur der Luchtvaart door middel van audits (zie ook Wist u dat) controle gaat uitvoeren op de gang van zaken binnen de club, is een dergelijke automatisering wellicht onvermijdelijk. Immers, er moet in toenemende mate kunnen worden beantwoord aan een groot aantal vragen over: lesuren van leerlingen, vliegreuren per toestel, onderhoudsprogramma's van vliegtuigen, milieu eisen (geluidshinder, dus vragen als: wie/welk toestel vloog waar en wanneer), etc. Natuurlijk zijn op dit moment deze vragen ook te beantwoorden, maar er steekt enorm veel werk in het registreren en bijhouden van deze gegevens, laat staan om de vragen ook daadwerkelijk (snel) te kunnen beantwoorden.



Veel piloten hebben zelf reeds gekozen om hun logboek (bij voorbeeld zoals hiernaast ...) ook elektronisch bij te houden (dat is immers wel heel erg gemakkelijk als het weer tijd wordt om de totaalgegevens te sorteren voor de verlenging van het brevet, etc.). Wanneer we nu ook de informatie van de vliegboeken van de in gebruik zijnde clubtoestellen elektronisch zouden registreren, dan wordt het ook

voor de club veel gemakkelijker om hiermee te werken.

Echter, ... dan moet wel alle informatie van deze vliegboeken worden ingebracht in een daartoe opgesteld programma (en vervolgens regelmatig worden bijgehouden).

P.S. :

Ik stel dus niet voor om deze boeken te vervangen (is overigens niet mogelijk i.v.m de eis dat het vliegboek tijdens de vlucht aanwezig moet zijn), maar ik vraag mij af of er leden zijn die tijd kunnen/willen vrijmaken om in overleg tot een dergelijke registratie te komen.

Cees van den Hoek



met de hulp van VOR

Enkele jaren geleden heb ik geheel alleen een trip gemaakt in een Cessna 172 van Eelde (EHGG, Nederland/Groningen) naar Grandville (LFRF) in Frankrijk. Tussenstops heb ik gemaakt op Middenzeeland (EHMZ) en op Abbeville (LFOI). Dit voor het inwendige van mens en vliegtuig.

Tijdens deze VFR-vlucht heb ik gebruik gemaakt van de voorhanden zijnde VOR's en ADF's, een aangenaam hulpmiddel, vooral wanneer alles op elkaar gaat lijken. Tevens was dit toestel uitgerust met een GPS, welke tijdens de vlucht als DME dienst deed. De vlucht werd voorbereid als een normale VFR-vlucht. Op de kaart werden de benodigde herkenningspunten aangekend met koersen en tijdsaanwijzingen. Er werd goed gekeken of deze op radialen van de VOR's enroute lagen. Tevens werd een navigatieplan gemaakt. Ook maakte ik een klein tekeningetje met de te gebruiken VOR's/ADF's enroute en de radialen welke afgevlogen werden. Ook gaf ik op deze tekening de belangrijke herkenningspunten aan. De tekening was van A5 formaat zodat het makkelijk in een "Jeppesen Chart Organizer" kon worden ondergebracht. Aan de andere kant van het blad nam ik op:

- Frequenties van de nodige instanties waarmee gecommuniceerd diende te worden.
- Frequenties van de te gebruiken VOR's en ADF's
- Een sommatie van de afstanden van elk te vliegen been
- De EET naar het vliegveld en grens, tevens de frequenties van de eventuele uitwijk vliegvelden.

Dit werkte perfect. Dit heb ik hier met een VFR-vlucht ook eens gedaan.

Cees van den Hoek en ik hadden eens een vlucht (rondje Antwerpen) voorbereid. Tussen de CTR's van Brussel en Antwerpen door vliegen is erg nauw. Je kent niet altijd de wind op de hoogte waar je vliegt dus waarom geen hulpmiddel gebruiken? Het is aanwezig in het toestel.

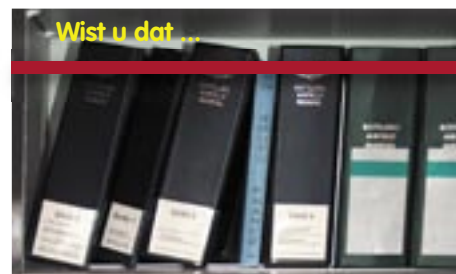
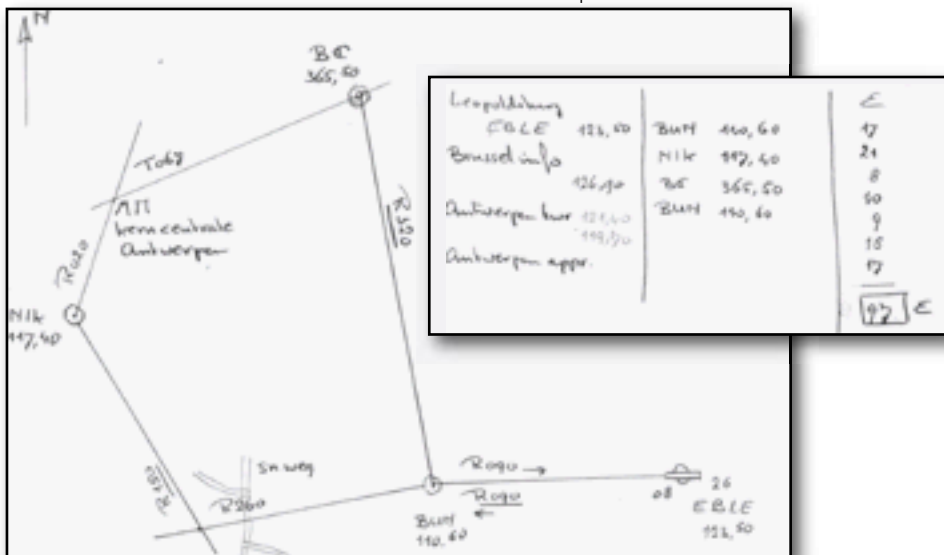
Na take-off vlogen we radiaal 090 naar BUN. Deze radiaal naar BUN vliegen geeft een koers van 270. Om koerstol en VOR een zelfde aanzicht te geven selecteer ik de radiaal 090 onder in de VOR. Voor de duidelijkheid zet ik in zo'n situatie een streepje onder R090. Na BUN vlogen we radiaal 260 (naald in het midden houden) In de PH-BSF zitten twee VOR's ontvangers wat het werken iets makkelijker maakt. Op VOR twee vlogen we radiaal 150 van NIK aan. De koers werd verlegd richting NIK. Na NIK (overhead) radiaal 020 totdat we bij de kerncentrale bij Antwerpen true track 067 naar ADF "BC" vlogen. Na BC vlogen we radiaal 320 weer naar BUN. Bij BUN radiaal 090 naar het vliegveld EBLE.

Op de andere kant van het papier (we gaan uit van een A4 formaat) heb ik de benodigde frequenties opgegeven van vliegveld, Brussel info en de VOR's en ADF. Tevens een sommatie van afstanden.

Zo kan je dan in het mapje alle benodigde gegevens opbergen van vliegvelden waar je heen gaat, alternates en wat nog meer van belang is voor de vlucht.

Het is en blijft een VFR-vlucht dus we moeten het ook als zodanig voorbereiden.

Rob van Espen



- er een audit door het Bestuur der Luchtvaart heeft plaatsgevonden,
- aan vrijwel alle gestelde eisen werd voldaan,
- dit een grote pluim betekent op de hoed van de betrokken clubleden (.....),
- deze mensen hiervoor heel veel werk hebben verzet,
- alle leden hierdoor weer enige tijd "in alle rust" kunnen vliegen,
- een dergelijke audit echter regelmatig (jaarlijks) wordt gehouden,
- de eisen enkel maar strenger worden,
- we dus niet kunnen "achterover leunen" maar steeds opnieuw beter moeten worden,
- daarom alle leden hieraan hun bijdrage zullen moeten leveren ...
- wij een clublid hebben dat door zijn onovertreffbare kennis rond GPS-systemen opgemerkt werd door de oprichters van een nieuwe Europese defensiemacht...
- hij om die reden verzocht werd om Algemeen Stafchef te worden van de Divisie Luchtstrijdkrachten,
- hij verzocht werd om hierover onder geen voorwaarde met iemand te communiceren, maar...
- onze redactie **via GPS** een foto heeft kunnen nemen op het moment dat hij zijn uniform moest gaan testen en zijn toekomstig bureau moest uitproberen. Hieronder stelt hij net zijn weekmenu samen. De persoon in kwestie is namelijk zeer kieskeurig op het gebied van eten. Hij hoopt door zijn kritische kijk op de culinaire aanbiedingen van Belgische restaurants op één of andere manier al zijn collega's te overleven. Maar... wat nóg sterker is, hij heeft zich voorgenomen om alle culinaire barbaren die hij geregeld ontmoet op een institutionele manier "op te voeden" in de richting van "La Nouvelle Cuisine". Hij is een echte kenner... Gelieve dit niet verder te vertellen...





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[®]
BEDRIJFSOPTIMALISATIE

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



PILOT SHOP

a pilots' dream ...

Jeppesen DataPlan

OPENINGSUREN van de SHOP

dinsdag t/m vrijdag van 14:00 tot 18:00 uur

zaterdag van 12:00 tot 16:00 uur

zondag en maandag gesloten

GPS

Kaarten

Headsets

(Studie-)boeken

Airplane models

Pilot-accessoires

Flight simulation

PDA Aviation solutions

Receivers - Transceivers

Luchthavenlei 1 • Bus 72 – B-2100 Deurne Airport
Tel.: 03/285.66.56 • Fax: 03/285.66.57

Email: ttpilotshop@skynet.be
Web: www.ttpilotshop.com