

FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

38

Tiende Juni jaargang 2012



Woordje van de voorzitter

Nu de winter en zelfs de lente voorbij is duimen we meer dan ooit voor goed vliegweer!

In de winterperiode is er heel wat denkwerk verricht binnen de club over het functioneren van alles en iedereen.

Vandaar dat we binnen de werking de vliegactiviteiten wat los gaan koppelen bestuurlijk van het airshow gebeuren.

Natuurlijk is en blijft het een grote clubactiviteit maar er zijn ook een aantal expertises die nodig zijn op beide vlakken die erg verschillend zijn. Daarom zijn we bezig om in de besturen wat specialisatie in te bouwen en daarom een beroep te doen op nieuwe mensen.

We realiseren ons ook dat de beheerraad bestaat uit mensen die ook op termijn de kiem moeten leggen voor een vlotte opvolging en voor continuïteit, hetgeen betekent dat ook de verjonging moet ingebouwd worden.

Er wordt ook heel wat werk verricht op het vlak van de milieunormen die in deze tijden uiteraard ook voor ons verstrengen en die vaak veel energie vragen van degenen die zich daar voor ons mee bezig houden.

Ook de VVMV begint meer vorm te krijgen als spreekbuis voor onze sport en ze pakken vanaf nu uit met een goede Website voor motorvliegen op www.vmv.be.

Neem daar eens een kijkje en stuur je nieuwsjes en/of bezorgdheden door. Voor de rest veel vlieggenot!

Nicole Plees
Voorzitter

Sanicole vliegrally 2012

Geert

De Sanicole vliegrally was een succes. Op een donderdagavond werden er plotseling grootse plannen gesmeed. Enthousiast werd er besloten dat de rally op zaterdag 26 mei zou plaatsvinden. 's Avonds gevolgd door een BBQ. Je gelooft het of niet, er kon eigenlijk aan de hele dag niets verbeterd worden.



De organisatoren leidden de deelnemers over een mooi stukje België. Het was zomers weer met een prachtige zichtbaarheid. Zo kon op een ontspannen en veilige manier naar de foto's gezocht worden en het is veel deelnemers gelukt om een groot deel van de foto's te localiseren.

Deze keer geen doellandingen. Maar een grondproef die bij menig een de jeugd jaren weer in herinnering bracht. We moesten namelijk een parcours afleggen op een quat.

En tenslotte moest er van alle moderne communicatiemiddelen gebruik gemaakt worden om vragen op te lossen.

Zoals al gezegd. Het was goed georganiseerd en bijna iedereen was tevreden. Ja, soms is het hard als een ander team met de felbegeerde beker naar huis gaat.

Maar ik had de indruk dat het verdriet snel vergeten was toen er aangeschoven kon worden aan de BBQ. Iedereen heeft ervan gesmuld.

Het hele team dat de organisatie op zich heeft genomen heeft een felicitatie verdiend. Namens alle deelnemers bedankt.

INHOUD



1. Bij de cover: Hennie in zijn toestel
2. Woord van de voorzitter Sanicole vliegrally
- 3-6. Vliegweek Bantheville + fotoreportage
- 7-8. OPS en clubnieuws
8. Wist u dat
- 9-10. Verslag Post Crash management

Redactie:

Francis Bensch, Paul Paeleman, Cees van den Hoek, Bart Verhees, Luc van de Maele, Geert Lemmens, Hilde Willems.

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

AGENDA

23 en 24 juni vliegveld gesloten.
Om te vertrekken is het vliegveld zaterdag geopend van 09.00 tot 10.00 uur
Om terug te keren naar Sanicole is het vliegveld zondag geopend van 18.00 tot 19.00 uur.

25 augustus werkdag
10 t/m 19 september vliegveld gesloten i.v.m. airshow

Vrijdag 14 september Sunset show

Zondag 16 september Airshow

27 t/m 30 september uitstap Italië

Zaterdag 6 oktober werkdag

De vliegweek in Bantheville ligt al weer enkele weken achter ons. Ook dit jaar waren er veel leden geïnteresseerd om naar Bantheville te komen. Het enige verschil met voorgaande jaren was de concentratie van vrije dagen voor in de week. We begonnen de uitstap in het weekend, dat direct gevolgd werd door 2 vrije dagen. De eerste 4 dagen waren voor veel deelnemers ideaal gekozen, omdat ze geen extra vrije dagen hoefden op te nemen.

Wat we verwachtten, kwam uit. Dinsdag en woensdag keerden verschillende deelnemers terug naar huis, omdat ze de volgende dag weer op hun werk verwacht werden. Dit afscheid werd goedge maakt door Jan, Joris en Mike, die respectievelijk dinsdagnacht en woensdagochtend arriveerden om deel te nemen aan de vliegweek.

De stemming was bijzonder goed. Jan en Bert brachten een speenvarken mee. Dat werd maandag geroosterd aan het spit, dat de week voor het kamp nog gefabriceerd was door Bart, Gerry, Piet en Henk. Dit spit werkte perfect en het braden was een op zichzelf stand sociaal, culinair festijn. Iedereen was uitermate tevreden over het eten, dat met de nodige zorg, onder supervisie van Maître Pierre werd bereid.

De stroomvoorziening verliep dit jaar perfect. Bart en Wim zorgden ervoor dat het aggregaat op tijd werd bijgevuld. Ook het stilleggen is op het eerste gezicht een nietszeggende taak, maar die taak houdt wel in dat je steeds de laatste man bent die naar bed gaat. Boys bedankt.

Er is veel gelachen. Henny wist met gepaste regelmaat moppen en waargebeurde heldendaden te vertellen. Ook het onverwachte optreden van trio "de valse snaar" gooide hoge ogen. De piano is niet helemaal zuiver vandaar de naam "valse snaar". Jan op piano, Piet op kazoo en Luc de aankondiging.

Ook onze Duitse vriend Helmut wist het één en ander uit de piano te halen. Voor mij waren de valse noten niet meer te horen en ik heb even gedacht dat ik weer eigenaar was van een goed gestemde piano. Ik denk achteraf dat



▲ Wie is het "grootse" en/of "beste" varken??

De gelukkige glimlach van een genietende deelnemster ▼









deze veronderstelling enerzijds aan het goede pianospel lag en anderzijds aan de drank.

Iedereen hielp mee om het een geslaagd kamp te laten worden en dat kenmerkt de goede sfeer.

Van bovenuit kregen we dit jaar heel wat minder goede medewerking op dat vlak. Het terrein was te nat om erop te landen. In deze tijd van het jaar is het terrein snel droog als de temperatuur goed is, het niet meer regent en er wat wind staat. Twee van de drie voorwaarden waren er, maar tot onze spijt begonnen of eindigden de dagen steeds met regen.

Sedan Douzy werd onze uitvalsbasis. Dit had veel nadelen en op vlieggebied ontbrak dit jaar de kers op de taart.

Volgend jaar hopen we op beter weer.

Ongeval met Ruschmeyer in Eindhoven

Bij dit ongeval waren gelukkig geen dodelijke slachtoffers. Dit stukje schrijf ik alleen om er lering uit te trekken en u uit de gevarezone te houden.

Het betreffende vliegtuig kreeg van de controleur een Threshhold Base. Dat is op zich geen probleem, omdat de piloot dan in final komt boven de baan en die was in dit geval lang genoeg om veilig te kunnen landen. In baseleg had de piloot echter tailwind. Ook dat hoeft geen probleem te zijn, maar kan wel tot nare gevolgen leiden als je niet op je hoede bent. De GS verhoogt. Als de piloot de finalturn te laat inzet, maakt hij een overshoot. Om toch nog enigszins acceptabel voor de baan te komen wordt er meer helling aangerold en meer aan de stick / yoke getrokken. Je begrijpt het al: helling neemt toe, G's nemen toe en stalspeed verhoogt. Als dit alles laag bij de grond gebeurt kan dit leiden tot onherstelbare feiten.

Semi-Circulair

Jammer genoeg staat dit stukje J wetgeving niet duidelijk in het theorieboek. Wat is in België het laagst bruikbare Flight Level voor een VFR vlucht? Als je de tabel van het semi-circulair stelsel bekijkt lijkt het alsof het FL 3.5 is. In België kiest men tussen de 3000ft AGL en 4500 ft AMSL een hoogte volgens de regels van het Semi-Circulair systeem met de regionale QNH als referentiewaarde. TA (Transition Altitude) is in België en Luxemburg 4500ft. Op de TA wordt overgeschakeld naar QNE 1013 Hpa. In sommige andere landen ligt de TA hoger of lager dan 4500ft. In Nederland ligt de TA op 3000 ft. En dan zou FL 3.5 wel in aanmerking kunnen komen. Als je bij Google Transition Altitude FIR Amsterdam intoetst krijg je nogal wat info.

Geslaagden

PPL A Mike Delissen 9/9
PPL A Bart Thonissen 8/9
Reglementen/wetgeving moet herkanst worden.
ELP 9 juni hebben 20 clubleden met goed gevolg hun ELP test afgelegd bij Hans Lundberg.



Solist

Wim van Malcot

Enkele weken geleden zou Wim zijn solocheckvlucht doen. Alle clubleden die op het terras zaten verwachtten dat hij toen gelost zou worden. Dat behoorde inderdaad tot de mogelijkheden, maar zoals jullie behoren te weten, nemen we in de vliegerij geen overhaaste beslissingen. De pechvogel trof het die dag en de weken daarna niet met het weer. Veel turbulentie, zware X-wind etc. Zaterdag 2 juni j.l. waren de omstandigheden goed en Wim heeft zijn eerste solovlucht in de Robin D – EGPG met een goede landing afgesloten. Wim nogmaals proficiat.

Zijn echtgenote Virginie heeft de hele vlucht vanaf het vliegveld gefilmd en de vlucht is eveneens vanuit de cockpit gefilmd. Mooi om te zien.

Na de vlucht heeft Wim moeten geloven aan het Sanicole doopritueel. Ook dat heeft hij goed doorstaan. De basis voor een goede vliegcarrière is gelegd.

Verkocht

Aeronca OO – RIK
is verkocht naar Italië.

Tobago TB10 D-EFLT

verkocht aan Peter Smits. Het vliegtuig blijft op Sanicole. Als je Peter op Sanicole ziet, lees je van zijn gezicht af dat hij van zijn vliegtuig geniet.



RV9

verhuist naar Budel EHBD. Rens blijft lid van Sanicole en zal nog regelmatig op EBLE te zien zijn.

PH- RVN

Luchtwaardigheidsbewijs van PH- zelfbouwvliegtuigen

1. Na een gerechtelijke uitspraak is het opschrift "alleen geldig boven Nederlands grondgebied" van de luchtwaardigheidsbewijzen van Nederlands geregistreerde zelfbouwvliegtuigen geschrapt.
2. De directie van de afdeling handelsexploitatie van het Directoraat Generaal Luchtvaart moet nu beslissen of eerder genoemde vliegtuigen nog een overvliegvergunning bij het Directoraat Generaal Luchtvaart moeten aanvragen.

(Wordt vervolgd)

Vliegveld weekend gesloten

Zaterdag 23 juni en zondag 24 juni zijn clubhuis en vliegveld gesloten.

Dat is het weekend waarin Defensie Open Deurdagen organiseert in Leopoldsborg.

Vliegveld EBLE wordt gebruikt als evacuatie ruimte bij evt. calamiteiten. Het vliegveld wordt eveneens gebruikt om van hieruit helikoptervluchten te organiseren tijdens de Opendeurdagen. De clubvliegtuigen mogen zaterdag vertrekken van EBLE tot 10 uur.

Vliegveld open van 09.00 – 10.00
De clubvliegtuigen mogen zondag
terugkeren naar EBLE om 18.00 uur.
Vliegveld open van 18.00 – 18.30

Ook op 21 juni zal, door de
aanwezigheid van A 109 helikopters
het veld gesloten zijn van 09.00 tot
10.30 LT.

Verfweekend

De weken voor dit weekend waren
Dnat en winderig. Lieven belde mij
donderdagavond nog op of ik het
wel door liet gaan, omdat de weers-
verwachtingen niet positief waren.
Eigenlijk had ik weinig keuze. Je gelooft
het of niet vrijdag hebben we het hele
gebouw kunnen schuren. Geen regen
en zomerse temperatuur.

Zaterdag heeft Jan Verkoelen alles
gespoten. Geen zuchtje wind, hoge
temperatuur en de hele dag droog.
Toen het klaar was glom mijn gezicht
net zo hard als het gebouw. Ik heb wel
even gedacht: " Dit is een ongelofelijke
toevalstreffer "

Terwijl wij buiten bezig waren draaide
de keuken op volle toeren om het eten
voor te bereiden. We hebben hard
gewerkt , maar iedereen vond het een
leuk weekend.

Alle helpers / helpsters bedankt..

Nestor der clubleden 90 jaar

Naar aanleiding van zijn 90^{ste}
verjaardag organiseerde de club in
samenwerking met zijn familie een
verrassingsnamiddag op Sanicole.



Omstreeks 13u30 verwelkomden we
het feestvarken en verrasten hem
met een uitstap in het blauwe zwerk
waarvan hij zichtbaar genoten heeft.
In naam van al degenen die niet
aanwezig konden zijn die dag, langs
deze weg nogmaals PROFICIAT en nu
op weg naar de 100...



Wist U dat :

- Het jaar 2012 weer een jaar wordt met veel administratief werk.
- De gewijzigde regelgeving JAR en EASA hieraan ten grondslag ligt.
- Het uitstellen van de pilotenvergadering hiervan het gevolg is.
- Voor geïnteresseerden op het volgende web-adres de (voorlopige) wijzigingen aangaande de vliegvergunning te vinden is : <http://www.gemotoriseerd-vliegen.nl/sites/default/files/Nieuwsbrief%20FCL%20Task%20Force%2028-2-2012.pdf>
- Het natuurlijk goed mogelijk is, dat voor België weer aanpassingen, c.q. wijzigingen hierop worden gemaakt.
- We als piloot in elk geval tijd (en vermoedelijk geld) zullen moeten besteden aan deze ongevroegde gebeurtenissen.
- Omdat de club ook aan een groot aantal voorwaarden van "Brussel" moet voldoen, er van elk vliegend lid een dossier wordt bijgehouden.
- Hierin o.a. moet worden bijgehouden welke vergunning, welke bevoegdverklaring en welke medische verklaring geldig is.
- Het aanpassen van de vele wijzigingen van deze gegevens erg veel werk betekent en de juistheid ervan afhankelijk is van de medewerking van de betreffende piloot.
- We daarom meer attent moeten zijn op het tijdig verstrekken van deze gegevens, bijvoorbeeld na een medische keuring, na de vernieuwing van de bevoegdverklaring en/of vergunning.
- Tijdens de laatste controle van alle dossiers is gebleken dat bij een zeer groot deel ervan één of meerdere gegevens niet in orde bleek.
- Er naast alle bovenvermelde zaken toch nog voldoende tijd overblijft om in de komende maanden weer met veel plezier van onze hobby te kunnen genieten.
- Door omstandigheden de eerste 2012-uitgave van de Fly Over helaas niet op de geplande tijd kon worden uitgegeven.
- Na veelvuldig redactie-overleg toch een vervolg plan is opgesteld en daarom de FO in digitale vorm alsnog tot stand is gekomen.
- Het bestuur en de redactie jullie allen een prettig verlof toewensen.

Verslag van de oefening "Post crash management" van 19 mei 2012

Vic Mardaga

Na de positieve ervaring van de oefening van 28 mei 2011, besloot de club om dit jaar opnieuw dergelijke oefening te organiseren. Na het initieel overleg werd besloten om dit jaar een tweedelig scenario op te bouwen.

Het eerste deel zou uitgaan van een vermist toestel, waarvan vervolgens het wrak zou worden gelokaliseerd ten zuiden van het vliegveld, dus buiten de grenzen van ons terrein. Dit zou vooral moeten toelaten om na te denken over mogelijke acties ingeval een toestel wordt vermist, teneinde opheldering te bekomen over hetgeen mogelijk is voorgevallen. Daarbij mag het aspect "verwittiging van familie" niet worden verwaarloosd.

Om tevens het onderdeel "initiële hulpverlening" en "postcrash organisatie" nogmaals te oefenen, werd vervolgens in het tweede deel van de oefening de crashsite overgebracht naar een plaats binnen de perimeter van het vliegveld.

Na een kopje koffie werd de oefening ingeleid door een korte briefing, die nogmaals het waarom en het nut van dergelijke oefeningen uiteenzette, in de eerste plaats voor dienstdoende vliegveldverantwoordelijken, maar ook voor alle andere clubleden, die ingeval van accident uiteraard allerlei taken kunnen toebedeeld krijgen en op die manier een beter inzicht krijgen in de wijze waarop men dient tewerk te gaan.

De lessen van de oefening van 2011 werden kort herhaald.

Opnieuw werd onderstreept dat men absoluut niet de beoordeling van bepaalde acteurs beoogt, maar wel de aangewende methodes en de gebruikte documenten evalueert, zodat gemaakte fouten of tekortkomingen kunnen worden rechtgezet. Het heeft derhalve niet veel zin om bij de aanloop naar een oefening uitgebreide voorbereidingen te treffen, die de mogelijkheden waarover men in het dagelijks leven beschikt, ver overtreffen en zo tot een "kunstmatig succes" van de oefening zouden leiden.



Het scenario werd als volgt ingeleid: "Een vreemd toestel met 4 personen aan boord was op EBLE ruim een half uur geleden in slecht weer opgestegen op weg naar zijn thuishaven. Nu komt er een oproep van deze thuishaven, vragende of en wanneer bedoeld toestel is opgestegen. In feite moest het reeds lang geland zijn".

Tijdens de brainstorming kwamen heel wat goede ideeën naar boven, zoals :

- "enkele oproepen doen met onze radio,
- informeren bij Brussels Info,
- eventueel bij Kleine Brogel"
- Een goede tip die niet meteen in het hoofd komt, is "bij de hulpdiensten informeren naar eventuele meldingen of oproepen".

Het scenario vervolgt met een vage informatie van de Rescue Service van Brussel, over een opgevangen kort ELT signaal iets ten zuiden van ons vliegveld. Aan een piloot wordt een papier input gegeven : "hij is op terugweg naar EBLE, en ziet ten zuiden van de downwind toevallig de crash site, waarvan hij aan de hand van een kaartje van Google Maps de positie moet trachten door te geven aan Sanicole, zodat de hulpdiensten naar de juiste plaats kunnen worden gestuurd". Dit bleek een bijzonder moeilijke opgave. Uitdrukkingen zoals "one Km

South of downwind", of "2 miles South-East of the Ammo storage", zijn van weinig nut voor een pompier!

Volgende tips dienen zeker te worden onthouden:

- Zodra ongewone en moeilijke dingen over de radio moeten worden gemeld, spreek Nederlands (althans in België of Nederland), dat gaat vlotter en vermijdt misverstanden.
- Zodra een vage positie en situatie gekend is, dienen de hulpdiensten gealarmeerd. Geef hen alle gekende informatie die van belang is voor het dispositief; (POB, andere schade aan huizen of gebouwen. ...) De precieze route beschrijving kan later volgen, anders kan kostbare tijd verloren gaan.
- Om vanuit de lucht een locatie te beschrijven, plaats jezelf in de auto, langs de weg, en geef goede referentiepunten aan (een kerk, een rond punt, een antenne, een alleenstaande hoeve, ...). Ook een GPS coördinaat kan soms helpen, maar is vaak moeilijk op te nemen (tenzij men automatisch een positie kan vastleggen, of met een helikopter stil boven de site kan hangen).
- Indien de afstand van het vliegveld niet groot is, kan het op pad sturen van een eigen voertuig met mensen en materiaal aan boord nuttig zijn. Belangrijk is een VHF radio mee te nemen, zodat communicatie met een

eventueel rondcirkelend vliegtuig kan helpen om de crash site te vinden. Men bedenke ook dat de club geen legitieme actie kan voeren buiten het vliegveld, zodat de toegang tot de crash site kan worden geweigerd.

- Een vliegtuig uitzenden om een verongelukt toestel te zoeken, wanneer de precieze plaats niet is gekend, is een nagenoeg hopeloze opdracht. Als echter toch een wrak wordt ontdekt, kan men vragen om nabij de site te blijven cirkelen teneinde de hulpdiensten als baken te dienen. Alle veiligheidsmaatregelen dienen te worden genomen : voldoende brandstof aan boord, voldoende hoogte houden, alle nodige aandacht besteden aan de controle over het vliegtuig.
- Een belangrijk aspect in dit scenario was ook de communicatie met de thuishaven van het verongelukt toestel, zodat allerlei opvolgingsactiviteiten konden worden gecoördineerd.

Na deze boeiende en interessante gedachtenwisseling, werd het tweede deel aangevat. Een ploeg werd uitgestuurd naar de gesimuleerde crashsite in een verdoken uithoek van ons vliegveld, om daar eerste hulp te bieden tot de aankomst van de hulpdiensten. In de situatiebeschrijving stond : "Het toestel ligt op de rug, drie slachtoffers zitten er nog in, en kunnen niet worden bevrijd met primitieve middelen. Eén slachtoffer is op eigen kracht uit het toestel geraakt. Er hangt brandstofvlucht, er is dus acuut brandgevaar".

Meteen blijkt dat een aantal lessen van vorige oefening zijn bijgebleven. Zo werd het slachtoffer dat zich buiten het wrak bevond, meteen op veilige afstand gebracht (dit zou minstens 20m moeten zijn), en in de richting van de wind. De andere slachtoffers werden gerustgesteld en gekalmeerd tot de komst van gespecialiseerde hulp. Maar uiteraard waren er ook een aantal zwakke punten waar we veel beter kunnen doen.



- De communicatie was een zwak punt. Nogmaals bleek, spijs goede voorbereiding en tests, dat de walkietalkies niet feilloos werkten. In de open lucht was de verbinding redelijk, maar binnenshuis waren ze onbruikbaar. Dat leidde tot veel nutteloze oproepen van de vliegveldoverste met vragen naar informatie.
- Het systeem met gecodeerde oproepnamen lijkt tevens ingewikkeld. Beter is gewoon de voornaam en de locatie te vermelden. "Hier is Jos aan de ingang van het vliegveld, de poort is open, ik wacht op de hulpdiensten". "Hier is Peter aangekomen bij het wrak, het ligt op de rug, ik roep dadelijk terug". Ook ononderbroken vragenstelling van de vliegveldoverste aan zijn teams dient vermeden. De teams moeten zelf alle relevante informatie doorgeven, en verder niet worden gehinderd in hun werk, en de frequentie niet overbeladen. Het is tevens van cruciaal belang dat de vliegveldoverste zijn mensen op pad stuurt met klare, duidelijke, en eenvoudige opdrachten.
- Bijvoorbeeld : "Ga met 5 mensen naar de crash, neem de crashcar en een radio mee, rapporteer mij zodra je ter plaatse bent. Geen radiocontact, stuur mij dan een rapporteur". Ook niet-clubleden, die toevallig aanwezig zijn, kunnen met eenvoudige en goede richtlijnen worden ingeschakeld.
- Op de crashsite dienen de taken beter te worden georganiseerd. Er is brandgevaar, dus moeten de beschikbare blusmiddelen in de aanslag worden gehouden, zodat de minste schuchtere opflakking meteen kan worden gedoofd. Dit gebeurt met het minimum aantal mensen. Ook bij de slachtoffers in het wrak mogen slechts het minimum aantal mensen worden toegelaten. De overigen blijven op veilige afstand. Preventief blussen is niet aangewezen met de beschikbare middelen. Enerzijds zitten er nog slachtoffers in het wrak, en anderzijds is de bluscapaciteit erg beperkt.

Bij de nabespreking, met vakkundige hulp van Mr. C. Claessens, en een lid van de Brandweer Leopoldsburg, werden nog diverse thema's besproken en vragen beantwoord. Ook de opvang van familieleden en kennissen van slachtoffers kwam hierbij aan bod. Het is belangrijk om eventueel de tijd te overbruggen tot de komst

van gespecialiseerde slachtofferhulp, zonder de reddingswerkzaamheden te verstoren en zonder onnodige frustraties op te wekken. Goede communicatie met de bevoegde autoriteiten van hulpdiensten en politie is hier cruciaal, en de club kan hier tijdelijk als tussenpersoon optreden.



De clubleiding zal zich moeten buigen over de plaats waar de crisiscel zich installeert. Reeds vorig jaar werd opgemerkt dat het clubhuis daarvoor normaal niet geschikt is en de controletoren wellicht een betere optie is. Ook de herkenbaarheid, met verschillende kleuren van hesjes, met eventuele bijkomende kenmerken, moet verder worden uitgewerkt. Daarbij vermijdt men liefst de meest verspreide oranje en gele kleuren.

Een interessante suggestie was het uitwerken van een eenvoudige checklist, desgevallend voor een paar type situaties, waarop de verantwoordelijke zou kunnen steunen om geen essentiële acties te vergeten. Al wie zich geroepen voelt om enkele ideeën hieromtrent naar voor te brengen, is van harte welkom. Spreek een instructeur aan of stuur een berichtje naar de club. We zijn er erg blij mee.

Het was een leerrijke en nuttige voormiddag, waarbij onze dank in de eerste plaats gaat naar de specialisten terzake van buiten de club, die ons steeds welwillend begeleiden. Verder danken we alle clubleden die tijd noch moeite hebben gespaard om met veel verbeelding, hetzij als bedenkers van het scenario, hetzij als acteurs, figuranten of gewone toeschouwers, getracht hebben om ons beter voor te bereiden op situaties waarvan we eigenlijk hopen dat ze nooit of zelden zullen voorkomen. Dat de opkomst maar mager was, is wellicht te wijten aan het lange weekend, maar we wensen toch dat de belangstelling voor dergelijke belangrijke oefeningen in de toekomst wat groter moge zijn.

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

AvMap EKP-5

- Groot 7" (17,8 cm) TFT scherm
- Zeer gebruiksvriendelijk
- Li-ion batterij, 3-6 uur gebruiksduur
- Jeppesen Navdata (Europa)
- Terrein, obstakels, VRP's, TAWS, ...
- VFR & IFR approach kaarten
- Interface voor autopiloot, traffic, ...
- Gewicht: 400 g

NEW



**VFR & IFR
APPROACH
KAARTEN
STANDAARD**

**Bezoek onze showroom
voor een demo**

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
- **NU MET SYNTHETIC VISION OPTIE**



Bose Headset A20

Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.

GARMINTM

ASPEN AVIONICS

BendixKing
by Honeywell

AvMAP
SATELLITE NAVIGATION

TRIG

BOSE
ENGINEERING
INCORPORATED

AVIDYNE

S-TEC

TRUSTRAK
FLIGHT SYSTEMS

DYNON AVIONICS

funkwerk
avionics

L3 Avionics Systems

ARTEX
SAVING LIVES

JPI INSTRUMENTS

LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

Tel: 056/43 16 26

email: info@lambert-aircraft.com

**LAMBERT
MISSION**

WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM

Whatever your mission, always fly Mission[®]