

# FLYKIEK

Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr

37

Tiende jaargang  
December 2011





## Woordje van de voorzitter...

Beste Clubleden,

Het jaar sluiten we af met nog eens een sterfgeval van een clublid, Toon Beekmans, een rustige zakenman, vliegenthousiast en regelmatige gast in onze club, die helaas in het laatste deel van zijn leven te veel geleden heeft. Wij bieden al zijn geliefden onze innige deelneming aan. We kunnen wel zeggen dat het een zwart jaar was voor de luchtvaart niet alleen in onze club.

In Vlaanderen is dit jaar het VVMV ontstaan dat eindelijk de vliegsport eens zal verdedigen. Het wil onze hobby ook op de kaart van de sporten krijgen en zondanig niet alleen als woordvoerder voor ons allen opkomen, maar er ook voor ijveren dat we als club en als leden mogen meegenieten van de 'koek' die door BLOSO (sportafdeling van het ministerie) verdeeld wordt. Maar eerst de erkenning en daarom pleiten we ervoor dat iedereen in Vlaanderen zich aansluit bij deze vereniging. Nooit eerder was er een vereniging die alle clubs verzamelde en dat is nu wel het geval. Gilbert volgt voor ons de vergaderingen, maar als er andere gegadigden zijn, graag...

Op 22 januari staat er nog een uitstap op onze agenda naar Sabena, geleid door de echte 'Sabénien' Luc, die ons met zijn enthousiasme zeker meer zal vertellen dan de doorsnee gidsen. De belangstelling is groot alleszins.

Volgend jaar staan de traditionele uitstappen naar Bantheville, de meeting (14 en 16 september), een vroege reis naar Jordanië (11-18.03) en de clubuitstap (dit keer naar Zwisterland) op ons programma. Maar we hopen vooral op goed weer tijdens de typische vliegweken, want de weergoden hebben ons niet echt bijgestaan in 2011.

Op ICAS – de international vliegshowraad – kregen we een eervolle vermelding van de Amerikaanse Golden Knights die ons bekroonden als hun beste event van 2011.

De redactie van Fly-Over verdient een dikke pluim voor haar volgehouden knappe werk. Om wat te besparen is dit de laatste gedrukte versie. Voortaan kan je ons lezen in een elektronische versie, maar even boeiend en verzorgd. Ook dank aan onze webmaster die onze site levendig houdt. Wie input wil geven aan de Fly Over of aan de site is hierbij uitgenodigd.

Ik wens jullie en jullie families prettige feestdagen en we zien mekaar weer op de nieuwjaarsreceptie!

Nicole Plees  
Voorzitter

## ELP via Google Translate...?

*Cees vond een stukje info van AVweb, uit de USA. Hij smeet dit op de PC om het vervolgens automatisch te laten vertalen. Het resultaat ziet eruit als volgt.*

*We hebben niet de moeite gedaan om het op te poetsen. Even opletten moest je ervan uitgaan dat je een PC-vertaling als correct zou interpreteren. Neem zeker ook niet stiekem een Tablet PC mee naar een ELP-test want je zou er be-drogen vanaf kunnen komen. Er zitten toch wel enkele kleine foutjes in...  
Oordeel zelf...*

Vraag:

"Onder VFR, mijn hoogtemeter geeft pressure-

altitude/drukhoogte. Mijn GPS toontsatelliet-triangulatie hoogte. Welke moet ik gebruiken / wanneer?"

Antwoord:

"Onder VFR, je moet vliegen op een bepaalde hoogte plus 500 meter. Dit zorgt voor scheiding van IFR vliegtuigen en andere VFR vliegtuigen op kruishoogte.

Uw hoogtemeter geeft indicated altitude en dat is wat je moet altijd gebruiken.

Indicated altitude is pressurealtitude/drukhoogte gecorrigeerd voor de plaatselijke atmosferische omstandigheden.

## Inhoud



1. Bij de cover:  
SV-4 op bezoek bij Sanicole
2. Woord van de voorzitter  
Google Translate
3. Mededelingen van het bestuur
4. vervolg mededelingen bestuur  
Agenda
- 6-7. Sanicole Airshow 2011
8. Belgocontrol on line voor GA
9. Vervolg Belgocontrol  
Vlieg informatie Frankrijk
10. Wist u dat  
Sanicole delivery service  
Gerard van Eijk
11. Toon Beekmans  
Italie in Beeld

### 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

De correctie wordt gedaan door het invoeren van de hoogtemeter instelling gegeven door ATC of een awos. Alle vliegtuigen in een bepaald gebied moet worden op dezelfde hoogtemeterinstelling zodat de relatieve scheiding wordt gehandhaafd.

Een GPS, aan de andere kant, meet uw absolute hoogte door driehoeksmeting uit verschillende satellieten. Terwijl meer nauwkeuriger dan drukhoogte, is het niet de dezelfde relatieve afstand tot andere luchtvaartuigen. "

# Mededelingen bestuur/OPS...

## Wilde Zwijnen

Al geruime tijd treffen we sporen van wilde varkens aan op het vliegveld. Ze laten zich nauwelijks zien, maar het wroetwerk dat ze achterlaten verraadt hun aanwezigheid. In het begin woelden ze alleen het gras naast de asfaltbaan om. Hier bleef het echter niet bij en ze verlegden hun werkterrein naar het begin van baan 26 en naar de verbinding tussen de oude grasbaan en het begin van baan 26.

Zo lang er groot wild op het vliegveld kan rondlopen is het noodzakelijk dat u alert blijft, de kwaliteit van het grasveld controleert, rustig taxiëert en goed blijft uitkijken naar slechte plaatsen op het terrein en hierdoor schade aan vliegtuigen voorkomt. Het is ook verstandig om voor uw take-off eens te kijken of alles naast de baan "diervrij" is.

Om het probleem op te lossen zijn we al enkele maanden geleden met 4RCI en met de boswachter in contact getreden. Maandag 12 december 2011 is er in vergadering bij 4RCI besproken dat de opgestarte procedure wordt gevolgd.

Dat houdt in dat begin januari een aanvraag wordt gedaan om gelden vrij te maken en dat in februari, maart de jacht begint. Indien er in de tussenliggende periode overlast optreedt moeten we contact opnemen met de directeur van 4 RCI die de toestand dan bekijkt en mogelijk afwijkt van het lopend protocol.

## Werkzaamheden infrastructuur:

### Boeiboorden clubhuis vernieuwen.

De boeiboorden van het clubhuis hebben last van de tand des tijds. Celdecor, bedrijf van Bert van Gossum, gaat de boeiboorden van de "hoogbouw" dit jaar vervangen door trespas.

De lage boeiboorden worden gecontroleerd en waar nodig hersteld.

### Incidentele baanverlenging.

Wij hebben een aanvraag ingediend om de baan aan de oostkant te mogen verlengen. Deze verlenging wordt toegestaan onder strikte, beperkte gebruiksvoorwaarden. Intern moeten we nog bekijken hoe en wanneer we de werkzaamheden uitvoeren.

### Asfaltbaan.

De asfaltbaan is al enkele keren hersteld. Op het moment zijn er weinig scheuren bijgekomen, maar plaatselijk is de toplaag erg schraal. Er worden prijzen opgevraagd om de baan te voorzien van een nieuwe toplaag.

## Wat zijn de gevolgen als u na de vlucht de masterswitch niet afzet?

Master switch wordt na de vlucht niet af gezet. De schade en ergernis worden beperkt als dit op een drukke weekenddag gebeurt. De piloot die na u komt merkt het op en de accu krijgt nauwelijks kans om te ontladen.

Het wordt echter een stuk anders als tussen het nonchalante achterlaten van het vliegtuig en de volgende vlucht meer dan een uur tijd verstrijkt. In dat geval kan de accu zo veel van haar capaciteit verloren hebben, dat het vliegtuig niet meer te starten is met de elektrische starter. Als de accu niet volledig is ontladen kan het vliegtuig nog met de hand worden aangeslagen. Dit vereist wel enige kennis van zaken, anders is dit levensgevaarlijk. Dit laten we dus over aan mensen die hiervoor zijn opgeleid. In het slechtste scenario is de accu volledig leeg. U krijgt geen enkele aanduiding meer op de elektrische instrumenten. Om dan alle elektrische verbruikers weer aan de gang te krijgen moet de accu minstens 1 kwartier worden opgeladen om een magnetisch veld te creëren. Als het vliegtuig dan met de hand wordt gestart doet de alternator zijn werk en alle installaties zijn bruikbaar.

Het is echter extra vervelend als de motorkap gedemonteerd moet worden om de accu te kunnen opladen.

### Op een rijtje:

Accu lijdt enorm van een volledige ontlading. De levensduur verkort. De kosten lopen onnodig op.

Demonteren en monteren van de motorkap is werk voor een monteur. Kosten € 55,- per uur zonder verplaatsing.

Met de hand aanslaan van een motor, blijft gevaarlijk.

Geplande vluchten vallen uit.

Zo'n kleine handeling vergeten heeft nogal wat vervelende gevolgen.

Er zijn al verschillende suggesties gedaan om de "dader" meer discipline bij te brengen.

1° Brokkenpot laten spekken.

2° De eerste 3 vluchten na het voorgevallen incident afmelden bij instructeur.

3° Taart meebrengen voor de gedupeerde(n).

De beste remedie lijkt mij:

## Gebruik uw checklist !!

## Openingstijden vliegveld/clubhuis.

1 oktober - 31 maart	1 april - 30 september
maandag: 12.00 – sunset	10.30 – 20.00
dinsdag: gesloten	10.30 – 20.00
woensdag: gesloten	gesloten
donderdag: 09.00 – sunset	09.00 – 20.00
vrijdag: 12.00 – 18.00	12.00 – 20.00
zaterdag: 09.00 – sunset	09.00 – sunset
zondag: 09.00 – sunset	09.00 – sunset

## Openstelling van het vliegveld

Het vliegveld Leopoldsburg – Beverlo (EBLE) wordt alleen opengesteld als:

- er toegang is tot het clubhuis.
- er een havenmeester aanwezig is.
- de terreinomstandigheden in orde zijn.
- de weersomstandigheden binnen VMC zijn.
- er geen militaire belemmeringen zijn.

Indien er geen havencommandant beschikbaar is worden de openingstijden van het vliegveld aangepast. De gewijzigde openingstijden worden u per mail meegedeeld.

## EBLE is PPR

PPR wil zeggen dat de verantwoordelijke van het vliegveld u toestemming moet geven om te vertrekken van, of te landen op het vliegveld. Met deze regeling wil men voorkomen dat een piloot voor onverwachte verrassingen komt staan en/of de verantwoordelijke van het vliegveld voor een voldongen feit wordt gesteld.

Door voor de vlucht te informeren of het vliegveld van bestemming open is, of er bijzonderheden of beperkingen zijn, blijft iedereen uit de probleemzone. Als u dus langere tijd weg bent van uw thuishaven is het ook wenselijk dat u contact opneemt, voordat u aan de terugvlucht begint.

## VVMV

### Vlaamse Vereniging voor Motorvliegen.

De sportvliegerij ligt al jaren onder vuur. De prijzen blijven stijgen. Er komen steeds meer beperkingen. We worden overspoeld met administratieve verplichtingen. Er wordt in veel gevallen geen onderscheid gemaakt tussen recreatieve luchtvaart en commerciële luchtvaart. Examens worden verzwaard. Etc. etc.

De wijzigingen worden ons gedicteerd en opgelegd. Zo lang we geen blok kunnen vormen en niet serieus genomen worden, omdat de groep piloten te klein is, verbetert er niets voor de sportvliegerij. Om te voorkomen dat de sport-

vliegerij ten dode is opgeschreven hebben een aantal mensen het initiatief genomen om zich te organiseren en deze "demotivatief-politiek" een halt toe te roepen. Ze hebben de besturen van de Belgische aeroclubs opgeroepen om samen een platform te vormen dat serieus genomen wordt en dat problemen van de sportvliegerij aan de kaak kan stellen.

Deze nieuwe vereniging is de **VVMV**.

Om deze nieuwe vereniging een serieuze gesprekspartner te laten worden moeten ze kunnen spreken namens een achterban. Die achterban zijn de leden. Om het ledenaantal op korte termijn te realiseren hebben meerdere Belgische aeroclubs besloten om collectief toe te treden tot de VVMV.

Het jaarlijkse lidgeld voor de VVMV bedraagt € 20,-. Dit bedrag is de verhoging van het lidgeld voor aeroclub Sanicole voor 2012.

U krijgt persoonlijk uw lidmaatschap van de VVMV thuis gestuurd.

## Lidgeld 2012

Lidgeld clublid	€ 240,-
Lidgeld clublid met eigen vliegtuig	€ 275,-
Lidgeld steunend lid vanaf	€ 75,-

## Persoonlijke Verzekering 2012

Voor vliegtuigen die toebehoren aan of ter beschikking aan de AC Sanicole VZW (ULM's en helikopters uitgesloten.)	€ 30,-
---	--------

Voor alle belgische en/of buitenlands geïmmatriculeerde vliegtuigen (ULM's en helikopters uitgesloten.)	€ 42,-
---	--------

### Betaalmogelijkheden

Contant in het clubhuis.

Storting op: KBC 735 – 1163135 – 93

Storting op: ABN – AMRO 41 35 15 419

## EINDHOVEN

De Minister van Defensie neemt in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een tijdelijke maatregel in het kader van artikel 8 van het Luchtverkeersreglement. Daarbij wordt een bijzonder luchtverkeersgebied (BVG) ingesteld met als voornaamste doel het waarborgen van de veiligheid van het luchtverkeer in het naderingsgebied van Eindhoven.

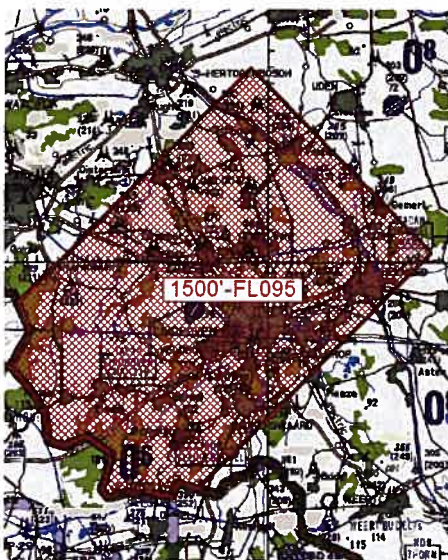
Hiermee worden de luchtverkeersregels in

het deel van het luchtruim, waarin de naderingsluchtverkeersleiding het luchtverkeer van en naar Eindhoven begeleidt, veranderd van **ICAO-classificatie E naar classificatie D**. Dit betekent onder meer dat niet alleen het IFR-luchtverkeer, maar nu ook het VFR-luchtverkeer in het BVG gecontroleerd wordt afgehandeld. Al het luchtverkeer moet een vliegplan indienen, een **klaring van de luchtverkeersleiding** vragen en voortdurend **tweezijdig radio-contact hebben met de militaire naderingsluchtverkeersleiding**.

Met deze maatregel kan op een gecontroleerde wijze een scheiding worden aangebracht tussen VFR- en IFR luchtverkeer. Daarmee wordt, vooruitlopend op de voorgenomen herindeling van het luchtruim, de acute problematiek beter beheerst.

De groei van het aantal vliegbewegingen heeft in de afgelopen jaren geleid tot aanpassingen in de afhandeling van luchtverkeer door de luchtverkeersleiding.

Ook zijn de regels voor luchtverkeer in de nabijheid van de vliegbasis veranderd door onder meer het invoeren van een zogenaamde **Transponder Mandatory Zone**.



Met die maatregel werden meer vluchten zichtbaar voor de luchtverkeersleiding en voor de botsingsvermijdingssystemen aan boord van onder andere verkeersvliegtuigen. Communicatie met en eventuele sturing van VFR-verkeer was echter niet mogelijk. Dat wordt het wel met dit BVG.

In overleg met alle betrokken partijen wordt gewerkt aan het herinrichten van het luchtruim in de nabijheid van Eindhoven. Dit luchtruimontwerp moet de groei tot 2020 kunnen accommoderen en daarnaast ruimte bieden om geluidsarme naderingen (de zogenaamde CDA's) te kunnen introduceren.

# AGENDA 2012

## Agenda 2011/2012

Vliegveld gesloten van dinsdag 20 december 2011 tot en met woensdag 4 januari 2012. Donderdag 5 januari is het vliegveld weer open.

**zondag 8 januari 15.00 – 21.00 uur**  
Nieuwjaarsreceptie

**zondag 22 januari**  
Bezoek Sabena- tentoonstelling

**zaterdag 28 januari 17.00 – 18.00 uur**  
Vergadering havenmeesters

**zaterdag 28 januari 18.00 – 19.00 uur**  
Vergadering instructeurs

**donderdag 19 januari 20.00 – 21.30 uur**  
Vergadering bestuur

**zaterdag 4 februari 17.30 – 19.30 uur**  
Vergadering piloten

**zaterdag 24 maart 09.00 – 14.00 uur**  
Werkdag 1

**vr. 6 april / za. 7 april / zo. 8 april**  
Schilder- BBQ weekend Banth.

**donderdag 19 april 20.00 – 21.00 uur**  
Vergadering bestuur

**zaterdag 28 april t/m vrijdag 4 mei**  
Vliegweek Bantheville

**zaterdag 12 mei 09.00 – 14.00 uur**  
Werkdag 2

**zaterdag 23 juni / zondag 4 juni**  
Vliegveld gesloten Open deur Landcomponent

**vr. 22 juni / za. 23 juni / zo 24 juni**  
Weekend Bantheville

**zaterdag 26 mei 09.00 – 14.00 uur**  
Werkdag 3

**zaterdag 25 augustus 09.00 – 14.00 uur**  
Werkdag 4

**ma. 10 tot en met wo. 19 september**  
Vliegveld gesloten

**vrijdag 14 september**  
Sunset Show

**zondag 16 september.**  
Airshow

**donderdag 27 t/m zondag 30 september**  
Uitstap Zwitserland  
o.a. Pilatus fabriek

**zaterdag 6 oktober 09.00 – 14:00 uur**  
Werkdag 5

**adGRAV**

LED's illuminate your life ...



- Industriële LED-verlichting (high bay voor bedrijfshallen)
- Architecturele verlichtingen
- LED vervanglampen en LED-TL buizen
- FlexNeon. Energievriendelijk alternatief voor Neon lichtreklames



[www.adGRAV.com](http://www.adGRAV.com)

STYL AVIATION



- 50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS
- IMPORT- EXPORT INSPECTIONS
- THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER
- DIAMOND SERVICE CENTER
- FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES
- OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES
- HANGAR & OFFICE RENTAL

[WWW.STYLAVIATION.COM](http://WWW.STYLAVIATION.COM)

**AIRCRAFT MAINTENANCE**

STYL AVIATION • LUCHTHAVENLEI 1, P.B. 34 • ANTWERP AIRPORT, 2100 DEURNE • BELGIUM  
+32(0)3 322 75 22 • [INFO@STYLAVIATION.COM](mailto:INFO@STYLAVIATION.COM) • [WWW.STYLAVIATION.COM](http://WWW.STYLAVIATION.COM)

# Succesvolle show met opnie

Onze 35e verjaardagsshow van september was zeker een succes. Ondanks de last minute annulaties en de slechte weersvoorspellingen was het een mooie dag waarbij alle aanwezigen genoten hebben. In aanloop naar de show kregen we af te rekenen met de annulatie van onze hoofdact, de Patrulla Aguilla door het overlijden van de moeder van de leader, maar met de steun van de Belgische Luchtmacht zijn we erin geslaagd enkele mooie alternatieven aan ons publiek voor te stellen zoals de Airbus van defensie en enkele mooie gecombineerde formaties.



Het airshowweekend begon net als vorig jaar met de sanicole sunset airshow. Het concept bleef hetzelfde: een unieke show bij zonsondergang voor een gelimiteerd publiek van vrijwilligers, clubleden en maximum 3.000 bezoekers. Het was een gezellig event dat we ook in de toekomst kleinschalig zullen houden en verder zetten. De sunset airshow van dit jaar kreeg een extra dimensie door het vuurwerk dat werd gebruikt tijdens de gesimuleerde aanval op Pearl Harbour en de dmo van Iacarii Acrobati.



Ondanks het ontbreken van de Patrulla Aguilla was ons programma opnieuw van een zeer hoog niveau met enkele primeurs en topacts. De absolute perfectie in aerobatics van The Blades deden ons terugdenken aan de klasse waarmee de vier heren destijds in Sanicole vlogen tijdens hun Red Arrows periode. De gecombineerde demo van Rex en Melissa Pemberton, een skydiver en een extra 300 was nooit eerder vertoond in Europa en de passage van Melissa in de laatste Show was zeker een goede publiciteit voor ons evenement.

De Golden Knights, het nationale parachute team van de US Army was voor de eerste keer te gast in Sanicole en deed voor het eerst sinds 09/11 een airshow buiten de Verenigde Staten.

Na de doortocht van de Canadese Skyhawks vorig jaar zorgden zij eveneens voor een mooi contrast tussen al het straaljagergeweld. Een andere primeur voor Sanicole was de zeer spectaculaire demo van de Royal Navy Black Cats, die met hun twee lynx helikopters het beste van zichzelf gaven.



# uw internationale erkenning

In 2010 hadden we voor het eerst in 30 jaren een show zonder militaire Engelse deelnemers, maar de Black Cats van de Royal Navy en de Hawk, Tucano en Tutor van de Royal Air Force maakten dit gemis in 2011 ruimschoots goed.

Begin december nam onze show zoals ieder jaar deel aan het airshowcongres van ICAS en viel daar voor het vierde jaar op rij in de prijzen. Na de marketing awards van de voorbije jaren kregen we dit jaar van de Golden Knights de prijs voor best supportive airshow, trouwens de eerste keer dat een Europese show deze eer te beurt valt.

Zoals de meeste mensen weten is er dit jaar ook een boek verschenen over onze show: 35 years of Sanicole Airshow, 35 years of friendship, geschreven door Gilbert en echt een aanrader voor iedereen die bij Sanicole betrokken is. Het boek is verkrijgbaar in het clubhuis van onze vliegclub.



Tot slot wil ik graag iedereen nogmaals hartelijk danken die aan de show heeft meegewerkt en heeft bijgedragen aan het slagen van dit evenement. We zijn achter de schermen al druk bezig met onze volgende show, die op vrijdag 14 en zondag 16 september 2012 zal doorgaan in Sanicole en we hopen dat we dan ook wederom op jullie steun mogen rekenen.

Geoffrey Buekenberghs

# Belgocontrol als dienst voor de General Aviation

Het leek mij goed om een kort stukje te schrijven over de dienstverlening via de site van Belgocontrol. Met name de heel handige manier waarop je een vluchtplan kunt maken, indienen en checken. Je vindt die via de link: [www.belgocontrol.be](http://www.belgocontrol.be)

Via het algemene hoofdscherm zie je rechts boven op de pagina de verwijzing naar AIS Info:



Klik dit onderdeel aan en dan ben je op het keuzemenu waar je de gewenste dienst kunt kiezen.

(Tip: Sla eventueel dit laatste keuzemenu op als directe link dan ben je er sneller).

## Het keuzemenu:



Je vindt hier uitstekende informatie uit de AIP, de mogelijkheid voor flightplanning, preflight briefing en de meteo. Kijk zelf maar eens welke informatie je er allemaal kunt vinden en de sublieme manier waarop dit allemaal verzorgd is. Ik beperk mij nu met name tot het vliegplan.



Na het aanklikken van het icoontje [FLP Flight Planning] kom je op het inlogscherm terecht.

Je moet een gebruikersnaam en wachtwoord hebben om een dienst ook echt te mogen gebruiken. Heb je die nog niet dan is dat gemakkelijk via dit zelfde scherm aan te maken [register]. Houd je vergunningnummer wel even bij de hand!

## Het vliegplan.

Als je bent aangemeld dan krijg je het scherm te zien waarop je het vliegplan digitaal kunt invullen. Zie hiernaast bovenaan.

Er gelden een paar voorschriften om het vliegplan goed in te vullen. Maak je een vergissing dan wordt dit, nadat je het vakje indienen [Submit] hebt gekozen nagekeken en bij een fout

wordt dit netjes aangegeven. Het vliegplan wordt dan nog niet verzonden en je kunt het dan gewoon corrigeren en opnieuw proberen.

The screenshot shows the 'Flight Plan' input form with the following fields and values:

- 7) Aircraft Identification: [Empty]
- 8) FLT rules/Type: [V] [G]
- 9) Nr Type/Wake: [Select] / [L]
- 10) Eqpt/SSR: [C] [ADG]
- 13) Dep and EOBT: [Empty] 15) Speed/Level: [Empty]
- Route description: [Empty]
- 16) Dest and EET: [Empty] ALT1: [Empty] ALT2: [Empty]
- 18) Other info: [Empty]
- 19) Supplementary Info:
  - Endurance E: [Empty]
  - Persons on board P: [Empty]
  - Emergency radio R: UHF [ ] VHF [ ] ELBA [ ]
  - Survival equipment S: Polar [ ] Desert [ ] Maritime [ ] Jungle [ ]
  - Jackets J: [ ] Light [ ] Fluores [ ] UHF [ ] VHF [ ]
  - Dinghies: Number [0]
  - A/ Aircraft colour and markings: [Empty]
  - N/ Remarks: [Empty]
  - C/ Pilot in command: [Empty]

### Flight Plan Input Help

To fill in a flight plan, follow this procedure :

1. Fill in - at least - all the compulsory fields of the FPL
2. Click the "SUBMIT" button.
3. Errors will be reported in the "FPL ERRORS" panel in the right pane of the flight plan form. Correct the reported errors and press the "SUBMIT" button again.
4. Wait for the flight plan confirmation text to show.
5. Call the Brussels Briefing office for FPL confirmation as requested (02 / 206 25 40).

Instructions for the completion of a flight plan are published in AIP Belgium & G.D. Luxembourg, page EHR 1.10-4 till 1.10-11. Copies can be obtained on request.

Contact the Brussels Flight Support helpdesk for any further information by phone (02 / 206 25 48) or by email ([bnaso@belgocontrol.be](mailto:bnaso@belgocontrol.be)).

Enjoy your flight.

Een van de handige opties is dat je gebruik kunt maken van een soort vooraf ingevuld formulier dat je gemakkelijk kunt aanpassen. Met een goed klinkend woord: Templates  
Zelf heb ik er voor de Robin ATL eentje gemaakt en ook een meer algemene. Zo hoef ik een vliegplan niet meer helemaal opnieuw in te vullen doch slechts die elementen die veranderen.

The screenshot shows the 'Flight Plan' input form with the 'RobinATL' template selected. The fields and values are:

- 7) Aircraft Identification: GGFRD
- 8) FLT rules/Type: [V] [G]
- 9) Nr Type/Wake: 01 [ATL] / [L]
- 10) Eqpt/SSR: [VG] [C] [ADG]
- 13) Dep and EOBT: [EBLE] [1200] 15) Speed/Level: [N0080] [VFR]
- Route description: [DCT]
- 16) Dest and EET: [EBXX] [0110] ALT1: [EBXX] ALT2: [EBXX]
- 18) Other info: [FIR EXXX 0035]
- 19) Supplementary Info:
  - Endurance E: [0300]
  - Persons on board P: [002]
  - Emergency radio R: UHF [ ] VHF [ ] ELBA [ ]
  - Survival equipment S: Polar [ ] Desert [ ] Maritime [ ] Jungle [ ]
  - Jackets J: [ ] Light [ ] Fluores [ ] UHF [ ] VHF [ ]
  - Dinghies: Number [0]
  - A/ Aircraft colour and markings: [WHITE BLUE]
  - N/ Remarks: [+31625253428 OR EBLE]
  - C/ Pilot in command: [JOOSTEN KUMPEN]



Een vooraf ingevuld model is gemakkelijk te wijzigen of onder een andere naam op te slaan.

# Belangrijke vlieg informatie Frankrijk

Bron: KNVvL

Gepost: september 27th, 2011 door Stephan Erlings



## Het indienen van het vliegplan in de praktijk.

De laatste keer hebben Stefan en ik op het vliegveld EDDG (Münster-Osnabrück International Airport) gebruik gemaakt van de mogelijkheid om het vliegplan via Belgocontrol in te dienen. Het was eigenlijk heel gemakkelijk en 5 minuten na het indienen even naar de Brussels briefing office gebeld. (Nummer staat op het help-scherm). Daar had met het vliegplan al binnen en was oké. De toren vroeg of zij ons konden helpen om het vliegplan te activeren en dat was het! Echt heel plezierig om dit zo te doen.

## Smartphone, iPhone en Tablets.

De wereld verandert snel. Velen onder ons maken gebruik van gsm met internet of wifi verbinding. Dus zonder PC maar met een van deze alternatieven is het vliegplan via Belgocontrol ook prima te gebruiken. Ik heb contact gehad met buitengewoon vriendelijke mensen van Belgocontrol en zij hebben de site nog wat aangepast zodat die ook gebruikersvriendelijk is voor deze apparaten.

## Ter afsluiting.

Ik heb mij beperkt tot het vliegplan. Inmiddels heb ik natuurlijk ook informatie zoals notams en de meteo regelmatig gebruikt en deze diensten zijn ook van een hoog niveau. Het is een echte aanrader om hier dus vaak gebruik van te maken. Uw vlucht zal er alleen maar veiliger door worden!

Vriendelijke groet  
Henny Joosten.

*In het voorjaar stelden wij op verzoek van het FSC van LVNL een telefoonnummer bekend waarop u na uw vlucht naar Frankrijk uw vliegplan kunt sluiten als dat niet mogelijk is op de plaats van bestemming.*

Recent ontvingen wij van een van onze leden de volgende aanvulling hierop:  
"In het juninummer van All Clear (blz. 20) heeft het telefoonnummer gestaan (vanuit Frankrijk 0810 437 837) waarmee na een landing in Frankrijk een vliegplan kan/moet worden gesloten. Bij het niet sluiten van een vliegplan wordt een search & rescue-actie gestart. Bij een recente vliegtocht naar Frankrijk is gebleken dat er nog een andere situatie is, waarbij (sinds kort) dit nummer moet worden gebeld om te voorkomen dat een SAR-operatie wordt gestart. Die situatie is dat als je je hebt aangemeld bij een Flight Information Service, maar het niet is gelukt je bij deze frequentie af te melden. Doordat het in Frankrijk bij de FIS om vrij uitgestrekte (en steeds ingewikkelder begrensde) gebieden gaat, is het mij de afgelopen jaren al meerdere keren overkomen dat er bij een poging tot afmelden geen ontvangst meer was. Omdat het om een "Information" ging, heb ik dat nooit als een probleem gezien. Indien tegenwoordig in zo'n situatie na de landing geen landingsbevestiging wordt doorgegeven op het genoemde telefoonnummer heeft dat tot gevolg dat er, net als bij het niet sluiten van een vliegplan, een SAR-actie wordt gestart.

Bij dezelfde tocht hebben we nog een ervaring opgedaan, die van levensbelang kan zijn. Wij zijn er door het Franse leger van beschuldigd dat we een "near miss" hebben veroorzaakt (het IFR-vliegende militaire vliegtuig zou pas

op het laatste moment zijn gewaarschuwd voor onze aanwezigheid en daarop zijn uitgeweken), doordat wij in de omgeving van Besançon door het verboden gebied R45D zouden zijn gevlogen, terwijl dat gebied actief was. Omdat wij op twee manieren volledig op de hoogte waren van de activiteit van dit gebied zijn wij om dit gebied heen en onder gebied R45S7 doorgevlogen (max 800ft ASFC). Doordat wij onze route met GPS hebben gelogd en we (bij toeval) enkele luchtfoto's hebben gemaakt van een dorp dat duidelijk buiten de zone ligt, kunnen wij aantonen dat we wel degelijk buiten gebied R45D zijn gebleven. Uit dit incident blijkt dat het het Franse leger is, dat niet in staat is binnen de begrenzing van de daarvoor bedoelde restricted areas te blijven en daarmee het GA-verkeer in levensgevaar brengt. Het lijkt mij daarom een belangrijke boodschap dat de civiele luchtvaart in Frankrijk dan maar beter een ruime marge kan aanhouden bij de begrenzing van militaire gebieden. Omdat het om een levensgevaarlijke situatie gaat, is het m.i. ook van belang dat de Franse zusterclub(s) hiervan op de hoogte worden gebracht."

Houdt u dus voldoende afstand tot restricted areas, niet alleen in Frankrijk, want dit kan natuurlijk overal gebeuren. Wat betreft het sluiten van uw vliegplan of afmelden bij de FIS op bovengemeld telefoonnummer: de persoonlijke ervaring van onze voorzitter is dat hij een bandje aan de lijn kreeg. Overkomt u dat ook? Doe dan net als hij, en meldt u dan toch af bij het vertrouwde FSC van LVNL.

We hebben inmiddels het FSC alsmede onze Franse zusterorganisatie Aeroclub de France op de hoogte gesteld.

Ingezonden door Henny 209112011

# Zalig Kerstfeest en een voorspoedig 2012

de redactie van Fly-Over



## Wist u dat ...

# Sanicole Delivery Service



- We dit jaar allemaal de gevolgen van de financiële crisis hebben ondervonden
- In 2011 links en rechts moest worden bezuinigd op de uitgaven
- Er dan ook minder vliegreizen werden gemaakt of lange reizen werden uitgesteld
- Deze ontwikkeling zich zeer waarschijnlijk ook in het volgende jaar zal voortzetten
- Ook de nieuwe Belgische regering hier niet veel aan zal kunnen veranderen
- Met name ook de uitgaven en onkosten binnen onze club nadrukkelijk worden bekeken
- Hierdoor alle alternatieven voor bezuinigen de aandacht moeten krijgen
- Er voor de uitgave van de Fly Over natuurlijk ook kosten worden gemaakt
- U hier moet denken aan drukwerk, enveloppen en portokosten
- Er in deze tijd steeds meer gebruik gemaakt wordt van elektronisch dataverkeer
- Bijvoorbeeld steeds meer smartphones en iPads worden gebruikt voor navigatie
- We elkaar bijna nooit meer brieven sturen omdat hiervoor Email als goed alternatief kan worden gebruikt
- Heel veel informatieuitwisseling gaat via het internet, waarbij de moderne Website de vervanger is geworden van de brochure of documentatiefolder
- Het bestuur van Sanicole daarom heeft besloten om de Fly Over voortaan in digitale vorm aan te gaan leveren
- U dus na bijna 10 jaar deze uitgave 36 van onze Fly Over als laatste papieren exemplaar zult ontvangen
- Volgende nummers mettertijd te vinden zijn op de Sanicole-website [www.eble.be](http://www.eble.be)
- Deze website moet worden gezien als club-site, naast de site voor de vliegshow ([www.sanicole.com](http://www.sanicole.com))
- U nog nader wordt geïnformeerd over alle in- en outs van deze site (aanmelding leden, reacties, etc.)
- De redactie met weemoed afscheid neemt van het handwerk om de FO te bundelen, in enveloppen te steken en te voorzien van adresgegevens en postzegels
- Echter ook veel werk wegvalt bij Paul om steeds weer de layout in goede banen te leiden
- We hopen dat deze verandering u niet zal weerhouden om met veel plezier van de komende uitgaven te blijven genieten.
- Voor hen die nog geen gebruikmaken van internet, het bovenstaande aanleiding mag geven om hier alsnog mee te starten.

Onze trouwe dienaar heeft bijzonder verontwaardigd gereageerd op het feit dat we in ons vorig nummer geen gewag gemaakt hebben over zijn uitzonderlijke prestatie die hij leverde op 6 juni 2011 door het afleveren van een flinke dochter bij Wim Loomans en Natalie aegeneers. Het schatje heet Lore en is gelijk een zusje voor Lien...

Ootmoedig kloppen wij ons bij deze op de borst en bieden wij aan hem onze verontschuldigingen aan en wensen wij de ouders, kleine zus de oma's en de opa's de meter en de peter van harte proficiat.

En terwijl zijn soortgenoten inmiddels warmere oorden hebben opgezocht is onze dienaar nog steeds actief. Zo bezorgde hij op 2 december Kim en Dorine Rogiers-Paulissen een flinke doch-

ter Lena. Ook hier zijn onze allerhartelijkste gelukwensen op hun plaats. Ook de dienstdoende peters Jury en Joeri worden hierbij betrokken. En aangezien zijn werk in feite zijn hobby is kwam hij op 16 december ook nog even langs bij Dimi Paeleman en Ellen Van Damme en leverde daar Monty af. Bij deze een dikke proficiat aan de ouders met hun eerste geborene.

Stel je voor dat door deze gebeurtenis niemand minder dan onze Pol en Elvira resp. Opa en oma zijn geworden. Ook aan hen een dikke proficiat.

PS: Bericht aan de nieuwkomertjes: Onze club is een erkend opleidingscentrum tot piloot. Jullie hebben nog wat tijd maar goed...ook de tijd vliegt snel.

## Gerard van Eijk



*Met de excuses van de redactie, maar in ons vorig nummer was er om één of andere reden een foutje geslopen in ons overlijdensbericht van Gerard van Eijk.*

*Teneinde dit foutje recht te zetten drukken wij hierbij de volledige versie van het bericht opnieuw in deze Fly-Over*

*Gerard was voor enkele weken met zijn vliegtuig naar Lelystad verhuisd, omdat hij daar een inspectie wilde laten uitvoeren aan zijn vliegtuig.*

Dinsdagavond 2 augustus rond 17.30 uur kregen wij in de club een bericht over een crash in Lelystad. Het gecrashte vliegtuig was een YAK en er was een persoon omgekomen. Al snel kwam er meer nieuws en werd het duidelijk dat het om RA 01428 ging en dat de piloot hoogstwaarschijnlijk Gerard was.

Korte tijd later werd bevestigd dat het Gerard was die bij de crash om het leven was gekomen.

Woensdag 3 augustus zijn Nicole en Gilbert naar Anna, de partner van Gerard, gegaan om de informatie uit de eerste hand te krijgen en om haar steun en hulp aan te bieden. Dinsdagavond zijn er clubleden naar de avonddienst geweest en woensdag is er een delegatie van de club naar de crematie gegaan om Gerard een laatste eer te bewijzen... Beide diensten waren druk bezocht en erg goed verzorgd.

Om 13.15 uur stipt kwamen 2 Yaks over het crematorium die een missing-man formation vlogen.

Iedereen is natuurlijk benieuwd naar de ware toedracht van het ongeval. Niemand is gebaat bij onvolledige informatie of halve waarheden.

Uit piëteit voor de nabestaanden is het ongepast om bepaalde informatie direct na het ongeval naar buiten te brengen. Om het voorgenoemde te voorkomen is in Nederland een deskundige onafhankelijke organisatie opgericht die met een objectieve verslag naar buiten komt als het onderzoek is afgerond.

Jammer genoeg zijn bij dit ongeval verschillende media, maar ook individuen erg onzorgvuldig te werk gegaan.

# Afscheid Toon Beekmans

## Italië reis 2011 in beeld...

Foto's: Rudy Verveck



Toon had al geruime tijd hartklachten en operaties mochten helaas niet baten. De doktoren konden geen operatie meer bij hem uitvoeren, omdat zijn gestel daar te zwak voor was geworden. Na een lange strijd is Toon in de nacht van vrijdag 9 december op zaterdag 10 december overleden.

16 Clubleden van onze club zijn donderdag 15 december naar de begrafenis in Gemert geweest. Het was een druk bezochte kerkdienst en uit de toespraken die gehouden werden, bleek dat Toon een graag geziene man was in veel verschillende kringen.

Zoals Toon in de verschillende toespraken werd afgeschilderd kenden wij hem ook binnen onze vliegclub.

Toon was een rustige man, die vanaf de achtergrond acteerde. Hij stond steeds voor iedereen klaar. Hij was ondernemend en had een onuitputtelijke energie. Hij probeerde problemen te voorkomen. Hij kon over een tegenslag heen stappen en weer met opgeheven hoofd,



zonder achterom te kijken constructief verder werken.

Toon was man, die er in de breedste zin van het woord van genoot, met de luchtvaart bezig te zijn. Hij had een passie voor techniek. Hij vloog graag, maar hij genoot er ook van als hij anderen kon laten vliegen. Hij regelde veel achter de schermen, waar de meeste clubleden geen weet van hadden. Hij heeft veel piloten gestimuleerd en ondersteund om

verder te gaan in de vliegerij. Hij dacht mee om de vliegerij betaalbaar te houden. Hij heeft clubs ondersteund door vliegtuigen voor clubgebruik in te brengen. Al deze acties deed Toon, zonder daarbij enig financieel gewin te beogen.

Ons rest niets anders, dan Toon te bedanken voor zijn enorme inzet die hij voor de vliegerij heeft gehad.

Toon, Bedankt.

# LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

VERKOOP — INSTALLATIE — SERVICE



**Bezoek onze showroom voor een demo**

### Garmin aera 500 & 550

- 4,3" (10,9 cm) touchscreen
- 2 modes: aviation & auto
- Oplaadbare Li-ion batterij
- Gewicht: slechts 270 g
- Terrein, obstakels, VRP's, ...



### Garmin G500 & G600

Gecertificeerd glass panel voor retrofit installatie

- Dubbele 6.5" displays, PFD en MFD
- PFD vervangt de 6 basic flight instruments
- MFD met moving map & vluchtinfo
- Interface voor Garmin GNS430W/530W
- Interface voor ADF
- Interface voor autopiloot en flight director koppeling
- Interface opties voor traffic, stormscope, ...
- Synthetic Vision Technology (optie op G500)
- FAA & EASA TSO gecertificeerd!



**ERKENDE WERKPLAATS AVIONICS**  
**N-REGISTERED AIRCRAFT WELCOME**  
 FAA Part 145 Repair Station 33LY617B  
 EASA Part-M subpart F: BE.MF.0008

### Garmin GPSMAP 695

- Groot 7" (17,8 cm) TFT scherm
- 3 uur op batterij (full brightness)
- Incl. oplaadbare batterij & lader
- Jeppesen Navdata (Europa)
- Terrein, obstakels, VRP's, ...
- Garmin FliteCharts® & IFR mode
- Zeer gebruiksvriendelijk
- Gewicht: 1020 g



### Bose Headset A20



### 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
- EASA STC voor Cessna 172 & 182, Piper PA28 & 32, Beech 33/35/36, Mooney M20

**Bezoek onze showroom voor een vrijblijvende demo van de EFD 1000**

### Trig Avionics TT21



**Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.**



by Honeywell



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

Tel: 056/43 16 26

email: [info@lambert-aircraft.com](mailto:info@lambert-aircraft.com)



**WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM**

*Whatever your mission, always fly Mission®*