

# Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Zestiende jaargang  
DECEMBER 2017

57



## Woord van de voorzitter...

De winter staat voor de deur en we hopen dat die behalve gezelligheid en een goede vangst van vernielzuchtige everzwijnen, ook nog wat vliegplezier van u allen kan inhouden.

Op niveau clubbestuur werd de aanschaf van de nagelnieuwe Robin met glasscockpit gerealiseerd, maar door de grote vraag zal die er pas zijn eind 2018, maar het wordt er eentje met alles op en aan. Het is vooral de geslaagde airshow van dit jaar die ons daarin een stuk van de middelen verschaft. Daarnaast zullen we ook, zoals steeds, een aantal sociale fondsen steunen.

Daarnaast is het lange proces van omzetting van onze LNC naar de Duitse immatriculatie achter de rug en is ook de verkoop van de Piper gerealiseerd.

Ook op logistiek vlak is het een belangrijk jaar geweest. Het tankplatform en de elektriciteit zijn nu klasse en dat is de inzet van het infra team dat daar stevig de schouders onder gezet heeft.

De aandacht voor een goed evenwicht met de natuur en haar verdedigers vraagt van ons allen een omschakeling die ook voor de volgende generaties belangrijk is. Op dat vlak zijn er nog wat stappen te zetten, maar dat doen we samen.

Na een check van DGLV wordt alles goed bevonden en is er nog wat werk aan de piste, maar de zegen die we hebben van een verharde piste, die vroeger aangelegd werd, heeft ook uitdagingen qua onderhoud. Ook daar wordt aan gewerkt en dat gaat de goede kant op en wordt vervolgd.

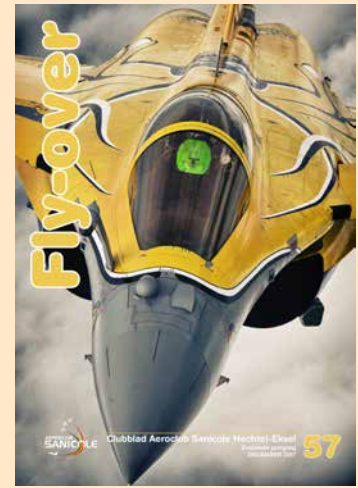
Er wordt ook gewerkt aan ons boekhoudsysteem en aan het faciliteren van de betalingen met modernere systemen, al dan niet gekoppeld aan ons reservatiesysteem. Ook dat wordt vervolgd.

En dan zijn er nog onze nieuwkomers die we erg welkom heten en die we veel vliegplezier wensen op onze club. Laat ze ons allemaal een hart onder de riem steken!

En volgend jaar gaan we terug voor de EFLEVA days (de experimental days met een Europees kleurtje) en werken we mee aan de Belgian Air Force Days in KB.

Dank ook aan iedereen die de inspiratie geeft aan het in standhouden van dit tijdschrift dat uniek is. Alleen er allemaal eens goed aan denken om, als je op de club ben, er eentje mee te nemen; het is te mooi om in de vuilbak te laten belanden.

Nicole Plees  
Voorzitter



Bij de cover:  
French Airforce Dassault Rafale C  
Nato Tiger meet 2013

## Inhoud

Woord van de voorzitter .....	2
Inhoud .....	2
5 vragen voor de Fly-over.....	3
Lidgeld en verzekering 2018.....	3
Agenda 2017/2018 .....	3
Clubnieuws.....	4
Sanicole vloot .....	4
Clubuitstap Barcelona .....	4
Deauville, attention, les Belges vont arriver !.....	6
PPL Theoretical training .....	8
Achtien jaar Sanicole.....	9
20 jaar geleden.....	10
De oplossingen .....	11

### Redactie:

Geert Lemmens, Hilde Blarinckx,  
Jean-Paul Janssens, Rob van Espen,  
Rudy Verweken, Wouter Verlinden

### Aeroclub Sanicole

Kamperbaan 165, 3940 Hechtel-Eksel  
Tel. 011/34 27 39 – Fax 011/34 88 71  
Web: [www.sanicole.com](http://www.sanicole.com)  
Mail: [info@sanicole.com](mailto:info@sanicole.com)

## 5 vragen voor de Fly-over

De antwoorden vindt u op pagina 11

### 1. Een VFR in klasse E heeft niet nodig:

- A) Weight & balance en performance berekening.
- B) Check van TAF's, METAR's, NOTAMS.
- C) ATC clearance.
- D) Toepassing van verplichte kruisniveaus

### 2. Een noodoproep doe je bij voorkeur op:

- A) De internationale noodfrequentie.
- B) De approach frequentie van een vliegveld.
- C) Een frequentie gekoppeld aan je bestemming.
- D) De controleur waarmee je in contact bent.

### 3. Welke transpondercode selecteer je bij radiodefekt?

- A) 7700
- B) 7600
- C) 7500
- D) 7000

### 4. Wat weet je over de dwarsas?

- A) Loopt vertikaal door je vliegtuig, errond bewegen heet gieren.
- B) Ligt steeds vóór het zwaartepunt.
- C) Loopt van neus naar staart en errond bewegen heet rollen.
- D) Geen van bovenstaande is juist.

### 5. Wat gebeurt er met de IAS aanduiding als de temperatuur afneemt?

- A) Blijft gelijk.
- B) Neemt toe.
- C) Neemt af.
- D) Er zijn onvoldoende gegevens om dit te beoordelen.

## Lidgeld en verzekering 2018

Lidgeld incl. lidmaatschap VMMV en VMMV verzekering 2018.

Clublid piloot, jonger dan 65 jaar € 315,-

Clublid piloot, ouder dan 65 jaar € 305,-

Clublid vliegtuigeigenaar / gebruiker privé-vliegtuig\* jonger dan 65 jaar € 350,-

Clublid vliegtuigeigenaar / gebruiker privé-vliegtuig\* ouder dan 65 jaar € 340,-

\* met toestemming van het bestuur

Wij verzoeken u het bedrag dat voor u van toepassing is z.s.m. te voldoen.

Indien het bedrag 31 januari 2018 niet is voldaan staat u voor het komend jaar niet op de lijst van stemgerechtigde leden.

## Agenda 2017/2018

**24 december**

Begin van winterstop

**4 januari**

Vliegveld open

**7 januari 2018**

Nieuwjaarsreceptie v.a. 17.00 uur

**3 februari**

Vergadering vliegveld-oversten

**22 februari Social Event**

Vliegcarrière Jan Gielkens

**24 februari**

Vergadering instructeurs

**3 maart**

Pilotenvergadering

**31 maart**

Fly Over

**19 april**

Social Event Straalmotor / Stermotor

**26 april - 2 mei**

Vliegweek

**19 mei**

Vliegrally

**31 mei**

Stat. ledenvergadering 19.30 uur

**21 juni**

Social Event

**22, 23, 24 juni**

Langste Dag

**29, 30 juni & 1 juli**

Experimental Days

**30 juni**

Fly Over

**8, 9 september**

BAF Days Kleine Brogel

**13-16 september**

Clubuitstap Tsjechië

**29 september**

Fly Over

**6 oktober**

Info-middag

**18 oktober**

Social Event

**24 december**

Begin winterstop

## Clubnieuws

### Instructeurs

John van den Bosch, Eddy Kerkhofs en Jan Pauwels komen het instructie-team versterken. Heren welkom.

### Geslaagd

Jan Pauwels is onlangs geslaagd voor zijn IFR - rating. Jan proficiat.

### Brussel Info

Tot voor kort werd door Brussel Info gevraagd code 7000 in te stellen. Sinds enkele weken vraagt men de piloten die met Brussel Info in contact staan code 2000 in te stellen. Code 7000 blijft bestaan voor ongecontroleerde vluchten, die geen gebruik maken van de F.I.S.

## Sanicole vloot

### Robin 401

Het bestuur van de club heeft een nieuw lesvliegtuig besteld. Het vliegtuig moet nog gebouwd worden. De keuze is gevallen op een Robin 401 met glasscockpit. De levering is medio december 2018. Het vliegtuig vervangt dan de D - EPGG.

### Diamond DA 40 TDI

Tijdens de 100 uur inspectie van de DA 40 TDI bleek de turbo defect te zijn. De turbo is vervangen door een nieuwe.

### PH - SRN

De PA 28-151, PH - SRN is verkocht aan Wim Marchal. Wim je hebt een goed vliegtuig gekocht. Veel vliegplezier.

## Clubuitstap Barcelona

Donderdag 21 september werden we opgehaald op Sanicole en met een minibus naar Zaventem gebracht.

Wie zijn "we"? Gilbert onze reisleader, Nicole, Henk, Peter, Toos, Daisy, Gregory, Yvette en Geert. Nadat we op Zaventem een hapje hadden gegeten zijn we naar Barcelona gevlogen.

We hebben Barcelona op verschillende manieren verkend. Met de bus, op de fiets en te voet. Steeds stralend weer gehad. Gilbert had een uitermate sympathieke en enthousiaste, maar vooral ook een kundige Belgische gids besproken die ons op een ontspannen manier Barcelona heeft laten zien.

### EHBO

Donderdag, 9 november j.l. hebben een aantal clubleden uitleg gekregen over re-animatie. Iedere deelnemer was direct overtuigd van het wezenlijke belang van accuraat handelen bij hartstilstand. Een AED is ook in ons clubhuis geen overbodige luxe.

### Skyman

Anno Meulendijks neemt de taak van Cees van den Hoek over wat betreft de helpdesk van Skyman (o.a. reserveringssysteem) voor onze clubleden.

### Cursisten

De namen van de cursisten die de theorielessen van de cursus 2017 - 2018 volgen: Steve Baele, Marjolein van Gelder, Filip Servranckx, Lieven Put, Hilde Blarinckx.



Aan lekker, gevarieerd eten en voldoende drank heeft het deze reis niet ontbroken. We kwamen telkens in zeer luxueuze hotels en uitstekende restaurants terecht, waar we van de authentieke Catalaanse gerechten konden genieten.

De laatste dag zijn we met de TGV naar een vliegshow in Lleida geweest, waar we als VIP werden onthaald.

Zondag, 24 september was het al weer voorbij. Na iedere uitstap die Gilbert voor ons heeft georganiseerd wordt er tijdens de terugreis al gepraat over de reis van volgend jaar. Een reisleader kan geen beter compliment krijgen.

Gilbert, desondanks toch nog een extra bedankje van ons allemaal.

## AIRCRAFT MAINTENANCE AND CAMO +

SUBPART F, G + I CAPABILITY  
50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS  
IMPORT - EXPORT INSPECTIONS  
THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER  
DIAMAND SERVICE CENTER  
TECHNAM SERVICE CENTER  
FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES  
OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES  
HANGAR & OFFICE RENTAL

## AIRLINE PILOT TRAINING

PPL(A)  
ATPL(A)  
NR  
IR-SEP  
MEP-VFR  
CPL - IR - MEP  
MCC  
TYPE RATING



info@lindsky.com  
www.lindsky.com  
T +32 3 322 75 22

## Raymond's Aircraft Restoration bvba

Maintenance - Antique & Classic Restoration  
Wood & Fabric Work -Sales

EASA approved maintenance shop

# www.rar.be

R.A.R. bvba  
Antwerp Airport  
Luchthavenlei 1, bus 52  
2100 Deurne - Belgium  
Phone & Fax: +32 (0) 3 321 13 17  
Mobile: +32 (0) 495 54 88 50  
E-mail:raymond.cuyper@rar.be



## Deauville, attention, les Belges vont arriver ! . . . . . Jan Pauwels

*Niet zozeer voor onszelf, maar in de eerste plaats om onze vrouwen enige tijd en ruimte voor zichzelf te bieden, planden we nog eens enkele dagen erop uit te trekken, citabria en cessna in gereedheid. Een strak plan ontbrak en pas toen 1 uur voor de vlucht vak 16 (destination) van het verplichtte vliegplan zich aanbood werd de knoop doorgehakt : Deauville. Van daaruit zouden we ons door de meteo laten leiden.*

### Deauville ... het mondaine Normandië



Het was al een stuk in de namiddag en een kleine 2 uur vlucht bracht ons in het mekka van de 'fruits de mer' . Peter, Marc (zijn neef en vliegtuigmechaniker), Philippe, Gert en ik, proper gewassen en geschoren. Bij Maubeuge de Franse grens over en vervolgens : direct Deauville. Een ommetje om de kustlijn zuidwaarts te vliegen zat er niet in. We moesten nog een slaapplek scoren en de lokroep van fruits de mer zoog ons in een rechte lijn naar de bestemming. Peter aan het stuur van de geliefkoosde Citabria en Philippe piloteerde onze trouwe Cessna keurig naar Franse oorden. Gert sliep achterin de ganse vlucht, recupererend van drukke werkdagen.

Geef toe, beste vlieg vrienden, navigeren deze dagen is niet bepaald een uitdaging. Gps en skydemon faciliteert ons in die mate dat bij momenten enig heimwee naar de winddriehoek-navigatie de kop opsteekt. Online meteo, ATC frequenties, airspaces, aerodrome plates, DPR warnings, GPWS, TCAS ... en dat op auto-pilot... we zijn verwende piloten mij dunkt.



'Deauville' is echt een knap vliegveld, zeg maar luchthaven. VFR reporting boven de monding van de Seine, die hier best breed is. Het vliegveld ligt op een plateau wat verscholen tussen naaldbossen. De toren vroeg ons de downwind te

verlengen om een 'TUI' op approach voorrang te bieden. Aan gezien die ook nog eens de ganse baan moest backtracken, waren we al een behoorlijk eind Frankrijk in gevlogen vooraleer we de base-clearance kregen. Philippe landde als een grote en even later deed Peter voor hem niet onder. Vriendelijke dames aan de desk. Toch merk je dat identiteitscontrole meer aandacht krijgt dan vroeger. De tol van de angst voor terreur. Of zou het toch de wat belabberde slaapkop van Gert geweest zijn die bij hen enige argwaan opriep? Dat philippe kort nadien drie glazen van tafel stootte temidden van een met keurige Franse mensen gevulde cafetaria, deed onze reputatie ook geen goed. " Les Belges sont arrivés!"



Een veel te dure taxi - Philippe was er 's anderdaags nog niet goed van - bracht ons gevijven naar het mondaine Deauville. Zo op het laatste moment een hotel boeken is ook niet bepaald de meest budgetvriendelijke manier, maar we lieten het niet aan ons hart komen, en het typische gekrijs van zee meeuwen en de flanerende 'beau monde' deed ons in de juiste stemming komen. We vonden een leuk restaurant waar de kokkels, slakken, krabben, kreeften en garnalen met een lekker Calvadoske werden doorgespoeld. Ook wij hebben die avond geflaneerd langs de romantische kades (wees gerust, niet hand in hand) en de emoties doorgespoeld met een frisse pint. Kwamen we toch die bedrieger van een taxischauffeur daar weer tegen zeker. Peter kon Philippe nog net beletten hem een peer op zijn façade te verkopen. Al goed dat we toen nog niet wisten dat de taxirit terug naar het vliegveld, deze keer met een bonafide chauffeur, maar de helft zou kosten.

### Taxiballet op de tarmac

Deauville departure, de ochtend van de tweede dag, zal ons nog lang heugen. Peter in de hoofdrol en Marc als zijn bevallige danspartner brachten een frivool taxiballet op de tarmac met alle ingrediënten, pirouettes, Limburgs gezang en dramatiek. Met nochtans minstens '8 hours between the bottle and the throttle', bolde Peter bij de intersectie darterl en nietsvermoedend de startbaan op, waarbij hij de clearance van de toren voor een arriverende Embraer had misverstaan voor zijn line-up clearance. De toon van het schouwspel werd terstond licht dramatisch, met een

fulminerende controleur op de frequentie. De Embraer op approach was gelukkig nog ver genoeg wat Peter de tijd bood voor nog enig verlengstuk van zijn optreden. De runway entrance vanop een intersectie biedt namelijk de mogelijkheid van of in de ene of in de andere richting op te stijgen. Heel verwarrend allemaal, toegegeven, en Peter keerde zijn bakske nog enkele keren in diverse richtingen, waarbij het stil werd op de frequentie. 's Anderendaags lazen we in de krant dat de controleur was bezweken en moest worden afgevoerd naar L'Hospital de Deauville, afdeling hartfalen. Uiteindelijk lanceerde Peter zich full throttle voor take off in de goede richting en excuseerde zich uithijgend bij de plaatsvervanger van de bezweken controleur. Die vond het klaarblijkelijk allemaal niet zo erg, en wenste Peter doodleuk 'bon voyage'. 't Leek wel of hij content was dat Peter hem van een vervelende collega had verlost. Iedereen blij.

### De kastelen van de Loire

Bestemming was 'Amboise', zo hadden we besloten, midden Frankrijk, aan de Loire. Naar het zuiden de kustlijn volgen richting Bretagne was geen optie gezien een opkomend front en bedenkelijke VMC. Dan maar naar ons Monique, een buitengewoon vriendelijke madam, die ons in't verleden nog met open armen had ontvangen. 20 nautics uit de kust werd het zomers en blue sky. We overvlogen Normandië en De Calvados heerlijk laag op 1000 voet, en konden de appelgaarden bijna ruiken. De paarden en de vele imposante stoeterijen vormden het decor van een heerlijke vlucht..



Gert had duidelijk goed geslapen en vloog de cessna gezwind richting kastelen van de Loire, en imponeerde ATC met een quasi professionele fraseologie. Ook Peter hoorden wij op frequentie zich piekfijn een route richting Monique communiceren. Het was tegen de middag toen ze ons zag landen en al meteen haar kookpotten in gereedheid bracht. Onder de oude boom voor het clubhuis werden wij vergast op heerlijke salade met zwarte tomaten, mozzarella, een fris appelciderke ...gevolgd door lekkere kippebouten stoverij met rijst. Jongens toch, waaraan hadden wij dat verdiend? 't Werd behoorlijk heet, zo op de middag, en eenieder zocht zich een plaatske onder een boom of onder de vleugel om al dat lekkers te laten zakken. 't Leven kan hard zijn voor een kleine zelfstandige, nietwaar.



### De Mont blanc ... lukt maar niet

De Loire-zon brandde de namiddagtemperatuur tot boven de dertig graden. Liggend in het Franse gras planden we de volgende vlucht. Annecy, om van daaruit morgen vroeg de MontBlanc te bedwingen ... ? Niet dus, de meteo gaf voor morgen gusten tot 35 Kts aldaar. 't Moet zijn dat die MontBlanc ons niet graag ziet komen, we hadden hem een jaar voordien ook al moeten laten links liggen, toen omwille van een deukje in onze aileron, opgelopen toen onze cessna ongewild was gaan achteruit bollen. 't Werd Mâcon, in de Bourgogne. Dat klonk wijngewijs aantrekkelijk, en het stadje leek op de kaart niet erg ver van het vliegveld te liggen. Daar toegekomen overviel een loodzware zwoele hitte ons op de tarmac en het nog resterende water moest over onze bezweette hoofden worden gekapt om niet te bezwijken, echt waar! Was het door onze wat verlepte verschijning, het zweet droop ons van de oren, of was zij gewoon een nukkig Frans wijf, want de ontvangst was abominabel. We mochten geeneens binnen in de kantine, laat staan dat we iets te drinken konden bestellen, en met kort bitsig gekijf werd de deur voor ons op slot gedraaid. Gelukkig waren even nadien enkele plaatselijke piloten wel vriendelijk en brachten ons zelfs naar de stad, waar wij inkopen wilden doen voor de avondpicknick bij onze tentjes.

Rond de klok van zeven in de late namiddag bood de nog zwoel warme stad ons op 't eerste zicht weinig soelaas. We waren echt moe van de hitte. Gelukkig vonden we snel een café met terras en zicht op de rivier. Pas na de tweede pint kwam er terug wat leven in onze stemming en kwamen wij gezamenlijk tot de conclusie dat Frankrijk de mooiste vrouwen kent. Je moest ze zien, elegant en stijlvol gekleed, geraffineerd schrijdend en paraderend over de rivierkade ... We kregen er terug energie van, maar anderzijds toch ook enige bezorgdheid daar het opmerkelijk was dat wij alle vrouwen aantrekkelijk mooi gingen vinden. Is dat een symptoom van oud worden, vroegen we ons af ... ach, dat is dan maar zo ! In het centrum van de stad vonden we een supermarché, waar we ons rijkelijk hebben voorzien van spijs en drank. Water, wijn, brood, saucissen, kazen, wat bier, cake, koffiekoeken voor morgen vroeg, ... we konden het net gedragen krijgen. De mensen in de buurt vroegen zich af of het oorlog zou worden, en overwogen om ook aan het hamsteren te slagen. Voor het clubhuis, op een grasveldje, beleefden wij een heerlijke avond,

onder vrienden, met gezang, gezwans en veel leute. De thermometer toonde nog 25° om 12uur 's nachts. Marc's parcours van onze picknickplaats naar zijn slaapmatras was memorabel : bij momenten achterwaarts en niet bepaald in een rechte lijn, viel hij uiteindelijk toch pal en goed gemikt op zijn slaapplaats. Het was een vermoeiende dag.



### Gerts' verstoord ochtendritueel

Kamperen is primitief, maar leuk. Een mens heeft niet veel nodig, tenzij een toilet, zo niet een rustige stek om zijn gevoeg te doen. Gert dacht dat gevonden te hebben in de mais aan de overkant van de straat. Hij trok in de ochtend met met zijn wc-rol de straat over en zat nog maar net toen er een heli kwam hoveren, zo ongeveer 10 meter pal boven zijn ochtend manoeuvre. Een knal gele heli, maar wat was zijn bedoeling? We weten het nog steeds niet. Soit, Gert deed rustig verder en wist zijn ochtendritueel toch nog tot een goed einde te brengen.

### Homeward bound

De derde dag bracht ons terug richting EBLE, met nog een tussenstop in Colmar. Schitterend vliegveld, mooie pittoreske stad, en wederom lekker eten, wat zo blijkt een niet onbelangrijk component te zijn van onze uitstappen. De windstoten boven de Vogezen deden ons ontzag krijgen voor mountain waves en bij momenten ben je toch blij in een stevig vliegtuig te zitten.



Over Luxemburg mochten we overhead Luxembourg airport en vlak onder Peter's Citabria gleed een 747 in final onder hem door. Peter beweert dat die toch wat last moet gehad hebben van zijn wake. Eddy Kerkhofs beaamde nadien volmondig dat dit best mogelijk was. De Ardennen boden ons een vertrouwd decor en boven Luik zagen we Leopoldsburg al liggen. Ook thuiskomen is steeds weer heerlijk. Voldaan van vlucht en gezelschap trokken wij huiswaarts. De plannen voor een volgende tocht zijn al in de maak, bij leven en welzijn. Wat zijn we toch zondagskinderen, niet?

## PPL Theoretical training

Lesson Nr.	Day of wk	Lesson Date	Count of lessons	Subject of the lesson	Theoretical instructor
------------	-----------	-------------	------------------	-----------------------	------------------------

### January 2018

19	th	04/Jan		Operational Procedures 1	Piet Tamborijn / Jan Pauwels
20	th	11/Jan	2	Operational Procedures 2 & rehearsal	Piet Tamborijn / Jan Pauwels
21	th	18/Jan		Air Law 1	Vic Mardaga
22	th	25/Jan		Air Law 2	Vic Mardaga

### February 2018

23	th	01/Feb		Air Law 3	Vic Mardaga
24	th	08/Feb		Air Law 4	Vic Mardaga
25	th	15/Feb	5	Air Law 5 & rehearsal	Vic Mardaga
26	th	22/Feb		Human Performance 1	Lieven Buyse

### March 2018

27	th	01/Mar	2	Human Performance 2 and rehearsal	Lieven Buyse
28	th	08/Mar		Flight Performance and Planning 1	Piet Tamborijn / Jan Pauwels
29	th	15/Mar		Flight Performance and Planning 2	Piet Tamborijn / Jan Pauwels
30	th	22/Mar		Flight Performance and Planning 3	Piet Tamborijn / Jan Pauwels
31	th	29/Mar	4	Flight Performance and Planning 4	Piet Tamborijn / Jan Pauwels



In 2000 kwam ik in het zuiden wonen en ben ik lid geworden van Aeroclub Sanicole.

Ik kwam uit noord Nederland en had al een "bevoegdverklaring" om te mogen vliegen ( PPL toen nog A1). Mijn "vliegcarriere" is begonnen in 1986 op vliegveld Lelystad met de eerste vlucht op een Ultra Light, erg basic. Een logisch gevolg hierop was lessen op een echt vliegtuig op Airport Eelde bij Groningen in 1990. Hoofdzakelijk op een PA 28A.

Verhuizing naar het zuiden genoodzaakte me om een nieuwe vliegclub zoeken. In eerste instantie was mijn keus gevallen op Eindhoven, ik had hier in een ver verleden mijn dienstplicht vervuld, bij de verkeersleiding. De sfeer daar was niet wat ik zocht en gewend was...! Bij toeval reed ik een keer langs de Kamperbaan en zag Aeroclub Sanicole. Samen met Marianne naar binnen gegaan en koffie gedronken, informatie gevraagd en een afspraak gemaakt met Geert voor "een Club Checkout" op de C172. Al snel had Geert gezien dat het "OK" was. Dus werd ik "one of the Guys".

Wat ik op de club miste was een clubblad. Na met verschillende piloten te hebben gesproken is in 2002 ons clubblad "Fly-Over" ontstaan. Een lang leven was het niet beschoren waren de meningen, er was al eens eerder een poging ondernomen. Maar niet alles is zoals wordt voorspeld.....de Fly-Over is nu al in de zestiende jaargang. Regelmatig kwam van mijn pen een schrijven over navigatie, vliegtechnische en technische zaken en reisverslagen. Ook heb ik aan de toog regelmatig gevraagd aan leden en nieuwe leden iets te schrijven.

Bij de club kwamen regelmatig andere toestellen en dat was steeds weer een nieuwe uitdaging om hierop te mogen vliegen. Toen de PA 28 kwam kon ik mijn geluk niet op. Op zo'n toestel had ik geleest en examen gedaan voor mijn A1/PPL. Het was, toen ik instapte, als of ik een "oude jas" aantrok. Alles zat op dezelfde plaats en kon ik nog steeds zonder nadenken alles vinden. Flaps bedienen met de "handrem"!



Het welbekende "rondje kerk" was geen uitdaging meer. Er moest toch meer zijn? Met mijn vliegmaatje Cees kwamen we tot de conclusie dat vliegen een uitdaging moet zijn en blijven. We besloten om Europa te gaan verkennen. Elk jaar een week en met elk jaar een andere bestemming. In die week vlogen we dan ook de meeste van onze "verplichte uren". Tent en slaapzakken achterin en doen wat we het liefste doen.....vliegen. Hier hebben we ook ondervonden wat "cockpit discipline" inhoud. Vertrouwen hebben in elkaar voor de volle 100% . Een nee is een nee.....nooit een ja maar..... Met alle toestellen van Sanicole hebben we Europa met veel plezier en passie bevlogen, Robin, Piper en Cessna.

Nu zet ik bewust een punt achter mijn vliegcarrière. De uitdaging valt terug naar "het rondje kerk". Het lijkt dan een beetje op inslaapvallen.

Mijn jeugdroom.....piloot worden, heb ik verwezenlijkt. Bijna 32 jaar gevlogen en goed is dan ook goed. Ik heb zelf, en wel overwogen, deze beslissing genomen.

Het was al met al een mooie en bevlogen tijd.....maar aan alles komt een eind. Ik ga samen met Marianne weer Europa verkennen. Nu langer als een week en met de camper in plaats van met het vliegtuig.

Ik wens ieder net zoveel vliegplezier als dat ik gehad heb en "last but not least".....Many safe flights and happy landings.



Als redactievoorzitter van ons clubblad Fly Over heb ik vanaf het begin van uitgifte regelmatig een beroep gedaan op de leden van de vliegclub om kopij aan te leveren in de vorm van reisverhalen, ervaringen tijdens de opleiding en andere zaken. Toen Geert mij dan ook benaderde om in verband met het beëindigen van mijn "vliegcarriere" eens zelf een stukje te schrijven over mijn ervaringen en herinneringen aan mijn periode bij de club, kon ik onmogelijk weigeren.

Ruim twintig jaar geleden, in de jaren negentig van de vorige eeuw, kreeg ik ter ere van mijn verjaardag van mijn echtgenote Maria en de twee dochters Kim en Mijke als verrassing een luchtdoop/proefles aangeboden bij Rainbow-Air op Eindhoven Airport, toen nog gewoon vliegveld Welschap. Binnen het gezin waren zij meer dan wie ook op de hoogte van mijn meer dan gemiddelde belangstelling voor de luchtvaart. Reeds tijdens mijn studietijd was ik gefacineerd door het vliegen, van vogels groot en klein tot en met het feit dat een groot en zwaar vliegtuig überhaupt in de lucht blijft en met de gedachte aan de vrijheid om vanuit de lucht, ongehinderd door paden of wegen, stoepanden en/of andere zaken, je eigen weg te kunnen bepalen. Inmiddels ben ik wel wijzer geworden betreffende die vrijheid, maar daarover later meer. In die periode heb ik dan ook een poging gedaan om tot de opleiding tot militair piloot te worden



toegelaten, Om medische reden afgekeurd is het echter bij die poging gebleven. Het volgen van een opleiding tot burgerlijk piloot was dan weer om financiële redenen onmogelijk. Daar het leven bestaat uit het nemen van beslissingen, heb ik me tijdens mijn verdere loopbaan beperkt tot werkzaamheden bij Philips. Tijdens die veertig jaren heb ik wel een groot aantal vliegreizen bijeen gesprokkeld als passagier van de vele internationale en intercontinentale vluchten die mij op vele plaatsen van de wereld hebben gebracht. Steeds weer indrukwekkend en meestal plezierig, maar helaas ook steeds vanuit de cabine en nooit werkelijk in de cockpit. De liefde voor het vliegen werd dus steeds opnieuw aangewakkerd en de proefles als

eerder vermeld deed mij beslissen om daadwerkelijk zelf het vliegbrevet uiteindelijk te gaan behalen. Zo gezegd, zo gedaan. Waar ga je de opleiding dan volgen?

In Eindhoven waren destijds twee mogelijkheden, maar door omstandigheden was naar mijn mening de sfeer binnen deze beide vliegclubs niet echt optimaal en ben ik gaan informeren in Budel. Prachtige lestoestellen daar, waarschijnlijk goede opleiding met bijbehorende prijs, maar niet mijn omgeving. Op een zondagmiddag naar Sanicole, waar in het clubhuis volop volk aanwezig was en Nicole tijd nam om Maria en mij te woord te staan. Al snel werd Geert bij het gesprek betrokken en mede door de aangename sfeer en het duidelijke verhaal over de mogelijkheden en het bijbehorende kostenplaatje (ik ben en blijf Hollander nietwaar), besloot ik om hier mijn opleiding tot privepiloot te gaan volgen. Enkele dagen na deze beslissing kwam het moment om de allereerste keer in gezelschap van Geert plaats te nemen in de Piper Cub OO-FLW.



Een staartwieltoestel zonder enige franje, licht als een vogeltje, tandemseats en zo ik mij nog heel goed herinner, in de lucht voordat ik het besepte. Geen radio of enig ander instrumentarium, enkel de basic info over snelheid, hoogte en kompas. Deze eerste ervaringen zijn mij altijd bijgebleven. Helaas heb ik deze uren gemaakt, terwijl mijn administratie, zoals medical, Brussel Bestuur der Luchtvaart, etc. nog niet was geregeld, reden om deze uren niet in mijn vliegboek te kunnen schrijven. Helaas ook werd de Cub tijdens de landing van een ander clublid dermate beschadigd, dat het nooit meer heeft gevlogen en ik over moest stappen voor verdere lessen op de OO-ACS, Cessna 152.



Hierin samen met Geert nodige uren gemaakt. Vrijwel alle weekenden werd er wel een bezoek aan de club gebracht. Daarnaast uiteraard het volgen van de theorielessen op

de donderdagavonden, afgesloten met een biertje aan de toog. Gedurende het jaar naast het vliegen ook de nodige ontspannen momenten samen met andere leden tijdens de vliegweek in Nuits St. Georges, waar ook het lessen in een totaal andere omgeving voor extra ervaring zorgde. Dan komt het moment dat je in het midden van een les door Geert wordt gesommeerd om op de runway te stoppen, dat hij uitstapt en vervolgens tegen je zegt dat het tijd is om het alleen te gaan proberen. De eerste solovlucht, het toestel zo licht als een veertje zonder Geert (sorry kerel) en in de lucht zoals je dat ooit eerder had gedroomd. Dan nog gevolgd door een niet verkeerde landing en je mag voortaan alleen verder. Een heel ander chapter is natuurlijk de theorie. Het eerste examen in Brussel met net een puntje te weinig betekent weer extra uren studeren op vragen waarvan je het nut totaal niet inziet, maar die nu



eenmaal kunnen worden gesteld. Twee maal was in mijn geval scheepsrecht en ook die hobbel werd genomen. In mijn tijd werd er ook nog een apart examen over het radiogebruik genomen en zo bezocht ik in Antwerpen Mon van Gestel (oude bekende voor velen in de club) om bij hem als examiner ook hiervoor mijn papiertje te halen. Dan blijft er als laatste nog het "echte" examen "in vlucht". Hiervoor heb ik een groot aantal momenten in mijn agenda geschreven, simpelweg door het feit dat mijn examiner een druk bezette piloot was, zodat vele afspraken moesten worden uitgesteld. Ik kan iedereen verzekeren dat zoiets niet bevordelijk is voor iemands gemoedrust. Ook voor dit examen heb ik meer dan een maal nodig gehad. Ik meen dan ook te mogen stellen dat het mij aan ervaring niet heeft ontbroken. Het voert te

ver om alle ervaringen te beschrijven en alle vliegtuigen welke ik heb bestuurd (waarvan inmiddels ook weer een groot aantal verdwenen), maar de kameraadschap met heel veel andere clubleden, met andere piloten die ik tijdens mijn periode heb mogen ontmoeten, de vele uren aan diverse togen in verschillende clubgebouwen op de vele vliegvelden die ik heb bezocht hebben mij heel veel voldoening en vreugde gebracht. In al deze jaren heb ik ook geprobeerd om mij voor de club in te zetten, tijdens de vele Airshows, in Bantheville, de werkdagen, het ict-gebeuren, de redactie van de FO en andere momenten.



Tijdens de laatste jaren heb ik samen met mijn vliegmaat Rob steeds weer onze vliegweek in de omringende landen mogen volbrengen, waarbij wij niet alleen heel veel mooie momenten hebben gedeeld, maar waarin we vooral hebben beseft dat in bepaalde situaties het samenwerken en vertrouwen op en in elkaar van essentieel belang zijn in de cockpit. Mijn besluit om te stoppen met mijn passie houdt enkel verband met het toenemende ambtelijke en bureaucratische gedrag van overheden en instanties. In mijn beleving wordt onze hobby steeds meer beperkt en vond ik niet langer een balans tussen vreugde/plezier enerzijds en regelgeving en kosten anderzijds.

Ik wens iedereen binnen de club een zelfde plezier en geluk dat ik tijdens mijn periode heb mogen ervaren. Vooral gelukkig ben ik ook dat ik deze tekst zelf heb kunnen schrijven en het geen in memoriam is geworden,

Ik wens allen nog heel veel goede en vooral veilige vluchten

## De oplossingen . . .

1. c) want een VFR hoeft in klasse E zelfs geen radiocontact te hebben. a en b zijn altijd verplicht, de uitzondering op d geldt onder 3000 ft AGL maar alleen in klasse G.
2. d) want die controleur kent je positie en intenties en heeft je vliegplan. Hij kan het snelst en best helpen.
3. b) deze codes dien je vanbuiten te kennen. 7000 is de standaard code voor VFR, 7500 is kaping, 7600 radiodefekt en 7700 is noodsituatie.
4. d) fout aan a is dat dit de topas is. Fout aan b is dat de assen elkaar net wel snijden in het zwaartepunt. De as beschreven in c is de langsas.
5. b) Je snelheidsmeter is een weerstandsmeter. Als de temperatuur afneemt, neemt de luchtdichtheid toe. Dus meer luchtweerstand en hogere aangeduide IAS.

# LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

## VERKOOP — INSTALLATIE — SERVICE

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



### Garmin GTN750 & GTN650

- Touchscreen—grafische interface
- IFR gecertificeerde WAAS GPS
- EGNOS compatibel (LPV appr.)
- VHF com: 8.33 & 25 kHz spacing
- VOR/LOC/GS ontvanger
- Veelzijdige MFD functionaliteit: lightning, weather, traffic,...
- Geïntegreerde bedieningsinterface voor GTX33 remote transponder
- Geïntegreerde interface voor Garmin GMA35 remote audio panel

### Garmin GTR225A & GNC255A

- GTR225A: VHF com met 8.33 kHz spacing
- GNC255A: Nav/Com met 8.33 kHz spacing
- Database met Nav & Com frequenties
- Geïntegreerde 2-persoons intercom
- Standby frequency monitoring

**Bezoek onze showroom voor een demo**



### Garmin GTX335 & GTX345 Mode S & ADS-B transponders

- GTX335: Mode S transponder met extended squitter (ADS-B out)
- Optionele geïntegreerde WAAS GPS voor ADS-B out positie
- GTX345: Mode S & ADS-B out + ADS-B in ontvanger
- Interface met bestaande MDF voor traffic display
- Bluetooth voor traffic display op portable moving map of iPad



### Garmin G500 & G600

Gecertificeerd glass panel voor retrofit installatie

- Dubbele 6.5" displays, PFD en MFD
- Interface voor ADF
- Interface voor autopiloot en flight director
- Interface opties voor traffic, stormscope, ...
- Synthetic Vision Technology (optie op G500)
- FAA & EASA TSO gecertificeerd!

### Trig Avionics TY91

- 8.33 / 25 kHz VHF com, 6W
- Geïntegreerde intercom
- Zeer compact, 460 gram

### Trig Avionics TT21

- Mode S transponder
- Geïntegreerde encoder



### Aspen Evolution Flight Display EFD 1000

Revolutionair PFD en HSI voor retrofit

- Air Data Computer
- Solid state AHRS en magnetometer
- Slaved HSI met GPS en VLOC indicators
- Autopilot interface
- Eenvoudige installatie in instrumentpaneel
- FAA & EASA TSO gecertificeerd
- **SYNTHETIC VISION OPTIE**



**Bose Headset A20**

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



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

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®*