

Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Zeventiende jaargang
MAART 2018

58



Woord van de voorzitter...

De lentekriebels zijn er weer terug en de motoren beginnen weer zachtjes te ronken op ons vliegveld.

In de winter heeft de club niet stilgestaan en er is aan een aantal zaken hard gewerkt en met een goed resultaat. De nieuwe tankinstallatie is een feit en daar hebben een aantal mensen hard aan gewerkt en met een prachtig resultaat. Dank aan het team geleid door Armand dat dit gerealiseerd heeft.

Aan de andere kant blijft de vloot een aandachtspunt voor het bestuur. Enerzijds zijn er de eigen clubtoestellen en anderzijds de gehuurde Diamond. Bij de eerste groep wordt onderzocht welke de beste toestellen voor de clubvloot zijn, bij de Diamond wordt gekeken naar de meest haalbare manier om het contract te verlengen in dialoog met de verhuurders, een belangrijke taak voor de toekomst waar ons instructieteam en Luc de schouders onder zetten.

De traditie van de social events op de donderdagavond wordt met succes verder gezet en we kijken al uit naar de volgende sprekers. Het zijn ook belangrijke ontmoetingsmomenten, al is het natuurlijk ook goed om op informatieve en inhoudelijke vergaderingen zoveel mogelijk clubleden te zien. Misschien dringt zich op termijn een combinatie van die twee op, namelijk de koppeling van een kort informatief moment aan het social event.

Ook de bezoeken van buitenstaanders aan onze club krijgen iets meer succes. Het is een belangrijk PR moment voor de club, vooral naar de omgeving toe. Vandaar dat het belangrijk is dat wieden aanwezig kan zijn om de gasten te woord staan, dat doet zoals een aantal van ons dat al zo overtuigend gedaan hebben.

Qua PR is de werkgroep geleid door Wim ook weer actief bezig om de experimental days voor te bereiden van 29, 30 juni en 1 juli. Die dagen zullen opnieuw EFLEVA days gaan heten, omdat de zelfbouwers en andere groepen piloten zich Europees gebundeld hebben in EFLEVA waar ook onze club in de schoot van VVMV deel van uitmaakt. Het kan een schaalvergroting tot gevolg hebben en zeker een internationaler gezelschap.

Voor het overige wensen wij iedereen prettige vlieguren toe en veel vriendschap binnen de club, want het is meer de gezonde interesse en het respect voor mekaar dat ons als club laat functioneren dan de regeltjes. Keep it safe and enjoy!

Nicole Plees
Voorzitter



Bij de cover:
Consolidated PB750 Catalina
G-PBYA from Duxford

Inhoud

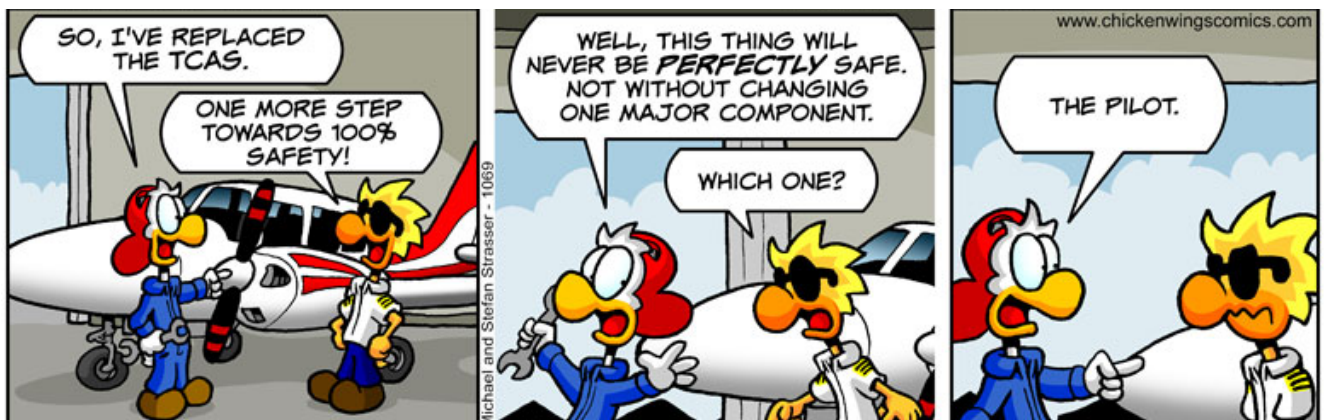
Woord van de voorzitter	2
Inhoud	2
5 vragen voor de Fly-over	3
Agenda 2017/2018	3
Vliegweek Bantheville	4
Wat doet of betekent de VVMV voor ons?	6
Lijst landingsbijdrage 2018 VVMV	7
PPL Theoretical training	7
Dag van de Piloot 2018	8
De oplossingen	9
Mijn Militaire loopbaan	10

Redactie:

Geert Lemmens, Hilde Blarinckx,
Jean-Paul Janssens, Rudy Verveckens,
Wouter Verlinden

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 antwoorden vindt u op pagina 11

1. Je vliegt in klasse G en hebt een mode S transponder aan boord. Je moet:

- A) Deze uitschakelen gezien je in ongecontroleerd luchtruim vliegt.
- B) Deze aanzetten met de schakelaar op ON.
- C) Deze aanzetten met de schakelaar op ALT.
- D) Deze niet verplicht aanzetten, het is wel toegestaan.

2. De radio oproep "F-GUPL, Antwerpen Tower" beantwoord je met:

- A) Antwerpen Tower, F-GUPL, go ahead.
- B) Antwerpen Tower, F-PL, go ahead.
- C) Antwerpen Tower, F-GUPL.
- D) Antwerpen Tower, F-PL.

3. Je staat op het punt om Brussels information op te roepen. Je zal:

- A) Transponder op 7500 en ALT zetten, dan oproepen.
- B) Transponder op 7000 en ALT zetten, dan oproepen.
- C) Oproepen, de controleur zal meestal vragen 2000 in te stellen.
- D) Transponder op 2000 en ALT, dan oproepen.

4. EBBL is beneden VMC. Kan je dan VFR komen landen in EBLE? Kan je de CTR kruisen bij ceiling 1700 ft en zicht 6 km waar jij vliegt?

- A) Kruisen en landen mag mits clearance en tweezijdig radiocontact, je moet alleen uit de buurt van EBBL wegblijven.
- B) Kruisen kan ATC toestaan als jij in VMC condities vliegt, echter je zal nooit toelating krijgen om ergens te gaan landen.
- C) Het vliegveld is beneden VMC, dan is de hele CTR dit dus VFR niet toegelaten.
- D) Geen van bovenstaande is juist.

5. Je krijgt van Liège Ground de instructie "D-EBLE, hold short of runway 22L"? Dan moet je:

- A) Op je huidige positie blijven staan.
- B) Vóór de dikke witte lijn die de grens van de startbaan uitmaakt, blijven staan.
- C) Terug taxiën naar de parking, ATC kan je vlucht niet inpassen wellicht vanwege drukte.
- D) Vóór de dubbele gele volle en dubbele gele stippelijnen blijven wachten.

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

Opladen in vlucht elektrische vliegtuigen....



Toekomst ?

Vliegweek Bantheville 2018 van 26 april t/m 2 mei

Voor de leden die de voorgaande jaren nog niet hebben deelgenomen aan de vliegweek een woordje extra uitleg.

Bantheville is een dorpje in Noord Frankrijk. In vogelvlucht is het ongeveer 100 NM. Over de weg is het vanaf Sanicole gerekend ongeveer 275 km. Bantheville ligt in het departement Ardennes Champagne. We bevinden ons daar in het gebied waar WO I zich heeft afgespeeld.

Nieuw.

Wegens permanente dreiging van terroristische aanslagen heeft Frankrijk een aantal maatregelen getroffen om beter toezicht te kunnen houden op het inkomend internationaal vliegverkeer. Dat houdt in dat er bij binnenkomst in Frankrijk eerst op een "entry port" geland moet worden waar controle door de douane kan plaatsvinden. Om van EBLE naar Bantheville te vliegen is Charleville Mezieres het geschiktste vliegveld om als "entry port" te gebruiken. Zodra er verandering komt in deze procedure houd wij u op de hoogte.

Het vliegveld van Bantheville heeft een grasbaan van 600 meter lang en 30 meter breed. De baan is licht hellend. De lesvluchten worden uitgevoerd op het vliegvelden van Sedan Douzy en Verdun Sommedieue.

De lesvluchten sluiten aan bij het niveau dat de leerling op dat moment heeft bereikt. èen leerling vliegt en de tweede zit in de backseat en volgt de les van de leerling die vliegt. De leerling bepaalt zelf het aantal vluchten dat hij/zij wil uitvoeren. De leerling bepaalt ook hoeveel dagen hij/zij deelneemt aan de vliegweek. De D- EGPG gaat mee als lesvliegtuig. De vluchten worden 's avonds afgerekend.

De dossiers en logboeken worden 's avonds ingevuld. Leerlingen die solo-vluchten uitvoeren moeten in het bezit zijn van een geldige ELP.

Op het vliegveld van Bantheville staat een clubhuis, waarin de deelnemers verblijven. We eten in het clubhuis en er kan overnacht worden. Deelnemers die in het clubhuis overnachten zorgen zelf voor slaapattributen. Het is ook mogelijk dat men een tent opslaat op het terrein of een caravan of camper op het terrein plaatst. Natuurlijk kan men ook een B&B of hotel in de buurt reserveren. Reserveer tijdig !!

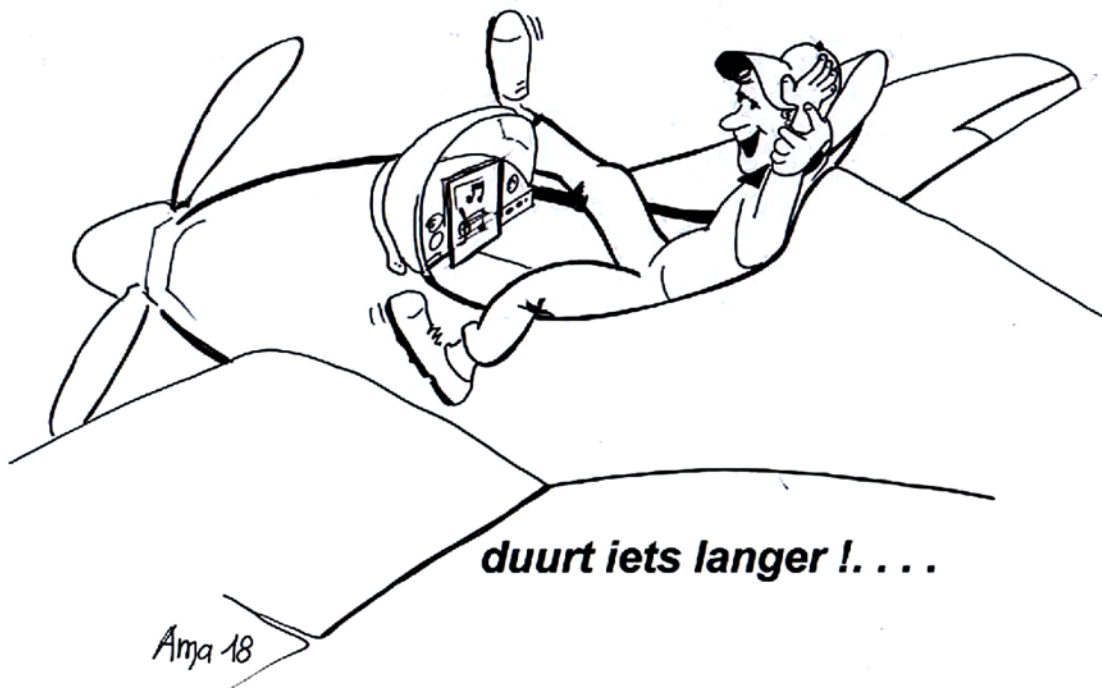
De maaltijden worden in het clubhuis bereid. De inkopen worden door de keukenploeg gedaan en er wordt van de deelnemers verwacht dat ze de keukenploeg bij de voorbereiding en ook na het eten assisteren. De kosten van verblijf, eten en drinken worden dagelijks afgerekend, zodat deelnemers die eerder vertrekken niet hoeven te betalen voor gemaakte uitgaven, waar zij geen gebruik meer van maken.

Zaterdag 28 april is " het grote diner " Hiervoor worden ook enkele personen uit Bantheville uitgenodigd.

Bezoekers die met hun eigen vliegtuig komen zorgen zelf voor materiaal om het vliegtuig vast te leggen. Er is geen Avgas op Bantheville beschikbaar. Euro 98 kan in het dorp gehaald worden.

Als de weergoden ons goed gezind zijn wordt het weer een prachtige week.

Onderhoud vliegtuigen met "Glass Cockpit"



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



Dit is een terechte vraag, de inspanningen van de VVMV zijn duidelijker voor het bestuur van clubs dan voor hun leden. Jullie betalen jaarlijks VVMV lidgeld én de sportverzekering is duurder dan de oude pilotenverzekering. Waarom zou je dat betalen?

De VVMV heeft als belangenvereniging méér armslag als er meer leden zijn met de sportverzekering. Wat ze met die armslag doet lees je verder.

Dankzij het lobbywerk van de VVMV is het vliegen in Vlaanderen erkend als sporttak. Dit maakt je deel van een groter geheel van verenigingen zodat het "samen sterk" principe geldt. Met de beperkte subsidie die de sector krijgt kan actief promotie gevoerd worden voor ons hobby.

Alle leden van een erkende Vlaamse sportclub moeten een sportverzekering hebben. Vliegclubs zijn theoretisch vrijgesteld maar VVMV is wel verplicht de sportverzekering aan te bieden, waarbij de verzekerde waarborgen worden verplicht door het Vlaams sportdecreet. Voor onze geloofwaardigheid als vliegclubs is het belangrijk geen buitenbeetje te zijn. Dus wordt de sportverzekering binnen steeds meer clubs verplicht.

De prijs -kwaliteitsverhouding erg goed: je bent verzekerd bij elke clubactiviteit en ook tijdens de rit van thuis naar de club. Een pilotenverzekering dekt alleen het vliegen. Individueel kost dergelijke verzekering het viervoud van prijs via de VVMV.

Dan is er het aspect promotie. Wisten jullie dat de tent die Sanicole bij de Experimental/EFLEVA days én de Airshow beschikbaar heeft, inclusief meubilair, een VVMV tent is? Door dit initiatief kunnen clubs zichzelf in de kijker zetten zonder zware kosten.

Denk ook aan de jaarlijkse reis naar Friedrichshafen, waar de VVMV indien mogelijk hoogwaardigheidsbekleders mee naartoe neemt. Dit maakt onderhandelingen in een ontspannen sfeer mogelijk en komt de sector ten goede. Zo'n initiatief kan je nooit in de schoot van een club nemen.

Sinds de VVMV bestaat, is er erg veel samenwerking tussen clubs omdat instructeurs en bestuursleden elkaar in de werkgroepen ontmoeten. Zo is een cultuur ontstaan waarin je met plezier naburige clubs promoot en naargelang de wensen van een kandidaat-lid, iemand doorverwijst.

De VVMV werkt ook internationaal samen met belangenverenigingen die know how (nodig) hebben over bijvoorbeeld vliegopleiding, technische of wettelijke aangelegenheden.

Wellicht de belangrijkste rol van de VVMV voor haar ledenclubs, is deze als breekijzer. Delegaties van de VVMV zijn

in de voorbije jaren regelmatig op bezoek geweest bij Vlaamse en Federale ministers. Deze contacten vermijden dat de recreatieve luchtvaart een gemakkelijk doelwit wordt van nog meer draconische reglementeringen, of dat er alleen tegen ons wordt gelobbied. Denk aan de grote aantallen investeerders, die de final approach of het terrein van onze vliegvelden vol windturbines willen bouwen.

Als club sta je dan zwak, maar de VVMV heeft in DGLV een belangrijke gesprekspartner gevonden. Zij passen de wet toe in verband waar je rond een vliegveld wel of niet mag bouwen. De VVMV heeft als belang het voortbestaan van de clubs. Door dit dossier samen op te pakken en met de juiste personen in dialoog te gaan, kan je toch nog enigszins wegen op dit soort miljardendossiers.

Wie niet bij de werking van de VVMV is betrokken, heeft er er waarschijnlijk geen idee van dat er meerdere malen per jaar overleg is tussen VVMV en DGLV. Dit levert zelfs dermate goede resultaten op, dat in 2017 ook in Franstalig België een gelijkaardige vereniging is opgericht, de Fédération Francophone des Aéroclubs Moteur. De kennis die DGLV niet heeft in verband met de recreatieve luchtvaart, is binnen de clubs wel aanwezig. De VVMV-werkgroepen halen deze naar boven.

Nieuwe reglementering rond vergunningen en vliegscholen, de "ATO" (approved training organisation) of binnenkort de "DTO" (declared training organisation). De verplichtingen rond nieuw te schrijven trainingshandboeken én training van bestuurders, zouden op de commerciële markt 5000 EUR per bestuurder (maal 4) en 5000 EUR per handboek (maal 3) gekost hebben. Dit zijn kosten per club. De VVMV heeft dit voor een fractie van die kost opgelost. Zoniet was het vliegen, of een opleiding, nu een pak duurder. Bij deze werkgroep was ik de voorbije 4 jaar betrokken.

Een grote frustratie voor annex 2 eigenaars – zelfbouw of old-timers – waren de overvliegvergunningen. Bovendien waren de vereisten om een toestel in België in te schrijven zo complex dat veel mensen vluchtten naar een buitenlands register. De VVMV werkgroep rond dit onderwerp heeft totaal het ijs weten te breken: weg overvliegvergunningen en er is nu een véél gunstiger klimaat om een toestel in België in te schrijven. Vanuit Sanicole was Wim Van Malcot één van de voortrekkers van deze werkgroep.

De beste samenvatting is je de vraag stellen waar we nu zouden staan zonder de VVMV. Het vliegen zou pakken duurder zijn, vliegvelden zouden in de voorbije jaren bouwputten zijn geworden voor andere doeleinden en we zouden niet weten waar beginnen om er als kleine garnalen wat aan te doen.

Vergeet vooral ook niet je VVMV lidkaart mee te nemen als je ergens in Vlaanderen gaat landen. Veel vliegvelden geven korting of stellen je vrij van landingsgeld. Sanicole doet dit ook.

Lijst landingsbijdrage 2018 VVMV

Onder voorbehoud van wijzigingen. Deze lijst is louter informatief. Datum laatste aanpassing = 24/03/2018

VLIEGVELD - Vliegclub	Landingsbijdrage 2018	Landingsbijdrage 2018 VVMV leden
EBTN: VC De Wouw	5	5
EBWE: geen vliegclub	0	0
EBHN: VC Hoevenen	5	0
EBLE: Sanicole Aeroclub	0	0
EBBT: KACB - MVCB	5	0 (vrijwillige bijdrage welkom)
EBGB: RvG, Sabena	10	5
EBGB: VC Grimbergen	10	5
EBZH: Aero Kiewit	5	5
EBKH: KAC Keiheuvel	5	5
EBUL: CC EBUL	10	10
EBZW: Limburgse Vleugels	12,50	12,50 (1 full stop + 3 Touch & Go)
EBKT: Kortrijk Flying Club	Ca 28	Ca 28
EBKT: R. Zoute AV	Ca 28	Ca 28
EBAW: R Antwerp AC	25 +btw (+ 6 per PAX + btw)	25 +btw (+ 6 per PAX + btw)
EBOS: Noordzee VC	20 + btw (+13 per PAX + btw)	20 + btw (+13 per PAX + btw)
EBFN: West Aviation C	50 voor een gans jaar	50 voor een gans jaar
EBST: geen vliegclub	12	12 (1 full stop + 3 Touch & Go)
EBZR: APCK	5	5

PPL Theoretical training

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

April 2018

32	za	7/apr		Meteorology 1	Hans Bogaerts
33	za	14/apr		Meteorology 2	Hans Bogaerts

23/Apr to 29/Apr No courses due to club event

May 2018

34	th	03/May		Aircraft Gen. Knowl. 1 (instruments)	Vic Mardaga
35	sa	05/May		Aircraft Gen. Knowl. 2 (airframe & engine)	Wim Marchal

10/May Ascension day

36	sa	12/May		Aircraft Gen. Knowl. 3 (airframe & engine)	Wim Marchal
37	th	17/May		Aircraft Gen. Knowl. 4 (instruments)	Vic Mardaga
38	sa	19/May		Aircraft Gen. Knowl. 5 (airframe & engine)	Wim Marchal
39	th	24/May	6	Aircraft Gen. Knowl. 6 (instruments, rehearsal)	Vic Mardaga
40	sa	26/May		Meteorology 3	Hans Bogaerts
41	th	31/May		Communications 4	Tom Van Genechten

June 2018

42	sa	02/Jun		Meteorology 4	Hans Bogaerts
43	th	07/Jun	5	Communications 5	Tom Van Genechten
44	sa	09/Jun		Meteorology 5	Hans Bogaerts
45	sa	16/Jun	6	Rehearsal Meteorology	Hans Bogaerts

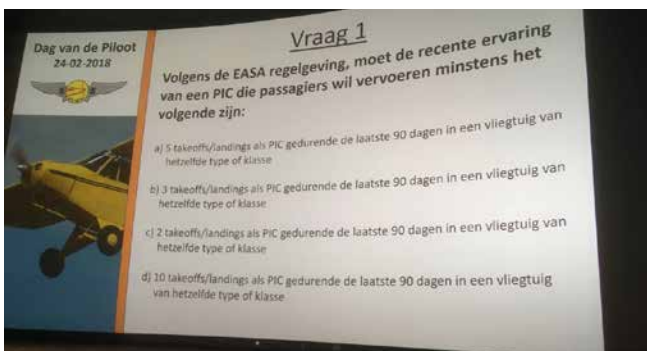
Een nieuw initiatief is steeds een gok. De Dag van de Piloot was bedoeld als een gelegenheid om piloten van over héél Vlaanderen samen te brengen met een aantal boeiende sprekers.

Het evenement bleek in elk geval bij Sanicole veel piloten aangeproken te hebben – het precieze aantal is niet bekend maar rond de 25 is een realistische schatting. Van de volledige populatie van VMMV leden, iets meer dan 1000 was méér dan 40% aanwezig. Dat is indrukwekkend wanneer je mensen van over héél Vlaanderen wil samen brengen.



De dag begon met een half uurtje socializen met bekende gezichten die je vaak lang niet meer gezien had. Dan begon een boeiend maar zwaar programma: met de pauzes afgetrokken toch meer dan zes uur geconcentreerd luisteren en trachten mee te zijn.

Vóór de eerste lezing was er een quiz met 20 vragen die later, tijdens de lezingen, toegelicht zouden worden. Een hint die ik van één van de organisatoren kreeg tijdens een pauze noopt me tot een compliment voor alle aanwezigen van Sanicole. De gemiddelde score van de 400+ deelnemers was 11 op 20, de zwakste score van een Sanicole lid was ook 11 op 20.



Dit betekent niet meer of minder, dan dat de inspanningen van onze instructeurs, bestuur, leden en leerlingen renderen: theorievragen en artikels rond vliegveiligheid en vitale kennis in elke fly over, studiedagen en leerlingen die elkaar motiveren. Plus, onze theorielessen waarin

we good airmanship kweken via “doe dat nooit” of “vergeet dat nooit” informatie. En, last but not least, pilotenvergaderingen vol belangrijke lessen die door een groot publiek worden bijgewoond.

Het was zeker fijn een compliment te krijgen voor een overwinning in de quiz, maar ik wil dat compliment uitdragen naar iedereen die het verdient! Aandachtige lezers hadden al herkend dat de vragen vooraan deze fly over geïnspireerd zijn door de Dag van de Piloot.

De eerste lezing waar we een hoop uit bijleerden was deze door het Euro Pilot Center, rond reglementering en meteo. Te vaak worden fouten gemaakt omdat mensen zelfs de basis van de luchtcode niet meer kennen. Deze beknopte refresher reglementering was net voldoende om mensen op een aangename manier te confronteren met wat ze ooit als eens wisten...

De refresher meteo moest vooral mensen waarschuwen voor veel gemaakte fouten. Zoals gaan vliegen wanneer er +FZRA in de voorspelling staat, of onder een cumulonimbus door willen vliegen. De coderingen op weerberichten werden nog eens beknopt herhaald, iets wat mensen dreigen te verliezen omdat veel software de code zelf in “plain English” omzet.

Hoogtepunt van de voormiddag was voor mij de uiteenzetting over ATC en ATS door Ive Beeckmans van Belgocontrol. Ive lichtte ons de werkwijzes en uitrusting van ATC en ATS toe. Ook kwamen de wijzigingen van de vliegverkeersregels via de gloednieuwe “Part-SERA” reglementering aan bod. Zijn relaas was naast een refresher qua kennis ook erg belangrijk om als piloot te begrijpen hoe je een controleur kan helpen of (per ongeluk) frustreren. Hij had goed nieuws bij: de soms gefrustreerde controleurs op Brussels info ruimen binnenkort plaats voor enthousiaste collega’s. Mensen van onder andere Brussels Briefing worden momenteel opgeleid en zijn erg gemotiveerd: voor hen is dit promotie!

Welke lessen moeten we goed onthouden? Ze zitten vervat in de vragen vooraan en juiste antwoorden achteraan deze fly over!

Een uiteenzetting die door velen minder enthousiast onthaald werd, was deze door SkyLegs over de digitalisering van de luchtvaart. Deze toelichting was vrij technisch, méér voorbeelden van hoe één en ander er in de cockpit uit ziet in plaats van de voorgeschiedenis, zou boeiender geweest zijn. Bovendien kwam 13u kortbij en was iedereen hongerig en ongeduldig om de broodjes aan te vallen!

In de namiddag waren drie speakers voorzien die het hadden over onderzoek naar ongevallen en belangrijke

lessen: Jelle Vanderhaeghe, Danny Kleijkens en Sam Laureys van DGLV. Jelle is voor de VVMV een bekende, als expert in flight safety, medewerker van de dienst opleidingen en onderzoeker van ongevallen en incidenten. Sam is als medewerker van de Cel voor onderzoek naar vliegtuigongevallen, ideaal geplaatst om lessen uit ongevallen en incidenten met ons te delen. Danny leidt de afdeling gespecialiseerd in incidenten, ongevallen en vliegveiligheid.

Uit het relaas van Danny over het veiligheidsbeleid en ongevallenstatistieken moeten we als piloten, instructeurs en vliegveldoversten één grote les onthouden. Er gebeuren tientallen malen méér incidenten dan wij rapporteren. Het pijnlijke gevolg? In de commerciële luchtvaart gaat het aantal incidenten en slachtoffers, als percentage van de vluchten dan wel passagiers, elk jaar omlaag. In de general aviation is er echter al jaren een status quo. Zonder accurate rapportering kunnen er geen lessen getrokken worden en dat komt de reputatie van ons hobby niet ten goede.

Door een rapport te schrijven bekennen we geen schuld, want daarvoor mag het rapport wettelijk niet gebruikt worden. We helpen wel om samen het vliegen veiliger te maken.

Als externe medewerker van de cel onderzoek naar vliegtuigongevallen, dienst opleidingen én zelf piloot, is Jelle Vanderhaeghe uitstekend geplaatst om ons een aantal vitale punten van good airmanship bij te brengen. Van zorgvuldigheid bij je vluchtvoorbereiding, over het dragen van een fluo jasje, tot het voorkomen van airspace infringements. Alle veelgemaakte fouten én best practices komen aan bod. Jelle staat bekend als een voorvechter van de vliegveiligheid die met 80% bloedserieuze opmerkingen en 20% relativerende humor de zaal misstilt en geïnteresseerd houdt. Hij wordt ook het gezicht van een EASA promotiefilmpje rond airspace infringements wat eerstdaags gepubliceerd wordt.

Ook Sam wist ons meteen te boeien. Voor de lezers meteen een tip: op www.mobilit.belgium.be kan je alle ongevallenverslagen van de laatste jaren raadplegen. Ze staan onder "luchtvaart", daarna "ongevallen en incidenten" en daaronder "Onderzoeksverslagen". Zéér nuttige lectuur om lessen uit te trekken!

Sam wist ons vele malen grote ogen te laten trekken bij het horen van oorzaken van ongevallen. Vraag aan 100 piloten "zou je ooit opstijgen zonder brandstof of olie?". Het antwoord is zonder twijfel "natuurlijk niet", maar lees dan ongevallenverslagen en je ogen gaan open. Denk ook aan het voorbeeld wat Vic toelichtte tijdens onze pilotenvergadering.



Als slotstuk werd de quiz nog eens overgedaan, en de uitkomst bewees hoe belangrijk deze dag was. De gemiddelde score steeg met liefst 6 punten en het aantal buizen was bijna nul! Een zéér leerrijke dag dus.

Ik beloof alvast een artikel te schrijven over Aero Friedrichshafen, het uitstapje wat ik overhield aan de quiz. En ik daag jullie uit om bij volgende gelegenheden massaal de Dag van de Piloot bij te wonen, wat mij betreft een uniek waardevol initiatief. Repect en dank aan het VVMV team achter de organisatie.

De oplossingen

1. c) Als je een werkende transponder hebt, moet hij gebruikt worden (dus a en d zijn al fout). Alleen ON heeft grote gevolgen: je zendt geen hoogte uit dus bent een gevaar voor iedereen onder en boven jou. Je moet je transponder op ALT zetten.
2. c) Je mag "go ahead" niet meer gebruiken, een recente maatregel omdat het begrepen werd als "u mag doorgaan" (runway incursions en airspace infringements). Spontaan je callsign verkorten mag ook niet, alleen ATC mag dit opleggen.
3. d) Je moet eerst 2000 instellen, dan oproepen. Alleen als je niemand oproept stel je nog 7000 in. De code 7500 is voor kaping en dus nooit per ongeluk in te stellen!
4. b) Ook dit is een wijziging: je kan een crossing clearance krijgen als het vliegveld beneden VMC is maar jij zelf in VMC condities vliegt. Landen is dan nooit toegestaan, op geen enkel vliegveld of helikopterstrip.
5. d) Deze markering geeft het holding point aan (holding position mag je omwille van verwarring met de Amerikaanse uitdrukking "position and hold" (=line up and wait) niet meer gebruiken. Vooral b is levensgevaarlijk én kostelijk voor wie nog een go around kan maken door jouw fout!

Het is 47 jaar geleden dat ik mijn eerste vlucht deed met een instructeur (Berty Graux) in een PIPER CUB PA18 op een veldje in de omgeving van KEULEN EDCU BUTZWEILERHOF waar de 16de ESC LtAvn gestationeerd was. Een eenheid met +/- 25 HELI's en 5 DO27. Ik zou later "OPS Officier" worden van deze eenheid Ik ben in 2017 72 jaar geworden, "un jeune homme" zei mij onlangs iemand die de 90 voorbij was. En, de passie voor het vliegen is er nog altijd. Ik heb ondertussen +/- 9000Hr gevlogen, 2400 als militair en 6500 in de burgerluchtvaart waarvan 5000Hrs op TURBOPROP's daarvan ook 1500Hrs "nachtvlucht". In totaal op +/- 35 verschillende vliegtuigen en helikopters. Ik heb feitelijk twee loopbanen gehad, één Mil en één in de burgerluchtvaart.



Ik ben meer dan 10 jaar in Congo geweest en heb er een prachtige jeugd gehad. Wij gingen naar school met een DC-3, niet elke dag! Wij woonden in de MANIEMA streek, pal op de evenaar, warm en vochtig, afstand van school +/- 750 Km jungle !! Dat was 2 à 3Hrs vliegen naar BUKAVU in de omgeving van het KIVU meer, de luchthaven KAMEMBE lag in RWANDA omdat er in BUKAVU geen plaats was (te bergachtig) Rwy lenght in KAMEMBE 800m! Elk dorpie (KALIMA, PUNIA,....) had een "strip" (opening in de jungle) van 800m net lang genoeg voor een DC-3 als hij zich niet vast reed in de typische rode aarde wanneer het regende. DAAR IS MIJN LIEFDE VOOR VLIEGEN ONTSTAAN. Ik zat altijd op de jumpseat in de cockpit. Die vluchten waren telkens avonturen, weinig merkpunten, geen RADIO/NAV AIDS, geen GPS, alleen maar een paar kaarten ORO-HYDRO en een bemanning van 3 voor 20 Pax. Het weer kon er snel en brutaal veranderen. Wij hebben dikwijls in CB's gezeten, dat zou mij later nog eens overkomen! Dus na die bewogen jeugd, (wij zijn moeten vluchten in 1960 met de onafhankelijkheid) komen wij terug naar BELGIE en beland ik in de Koninklijke Kadetten School, voorbereiding voor de KMS. Ik wilde officier worden en meer bepaald piloot bij de Luchtmacht. Na mijn opleiding als officier werd ik medisch afgekeurd voor piloot. Ik was te veel ziek geweest (TBC MALARIA en dysenterie) en had slechte ogen (teveel gestudeerd). Ik koos dan uiteindelijk voor een operationele eenheid bij de Landmacht: Pantser troepen, Eerste Regiment Lanciers / 17de Pantser Brigade in DUREN.

Franstalig Battaljon en ik werd er PI Cdt op de Patton Tk M47. Al snel kwam ik in contact met AEROCLUB BSD waarvan de zetel in BUTZ/Keulen was. Begon er mijn opleiding PPL en deed mijn examen met PAUL VAN ESCH die een paar weken later verongelukte met een T33 van RAMSTEIN naar zijn thuisbasis.



In 1972 wordt ik overgeplaatst naar LEOPOLDSBURG/ GROUP LEOPARD om er "tactisch" instructeur te worden op de Tk LEOPARD. Aeroclub SANICOLE juist door LUCIEN hier opgericht, interesseerde mij meer, ik werd er lid en mocht van LUCIEN luchtdopen doen en PARADROP met de OO-LCN. Tijdens die periode kwam de Koning op bezoek. Lucien had mij aangeduid om hem te ontvangen.



Maar ik was mijn droom nog niet vergeten, via, via en met "pistons" (sponsors) geraakte ik door de medische keuring en mocht naar de Elementaire Viegsschool GOETSENHOVEN. LUCIEN had toen een prachtige MARCHETTI en heeft mij spontaan en gratis een paar TRG's vluchten aangeboden om mij voor te bereiden. De opleiding was moeilijk, +/- 120Hrs op één jaar en ik kwam alleen uit op een van 9 kandidaten bestemd voor de School Lichte Vliegwezen in BRASSCHAAT. LUCIEN had mij goed voorbereid en ik was solo na "8Hr". Daar ik als enige kandidaat Heli-piloot in BRASSCHAAT aankwam werd er voor mij geen cursus opgezet. Ik mocht wel de cursus DO-27 volgen wachtend op de volgende Prom Heli piloten. IFR met een DO27 op

FL80 in de winter, 's nachts zonder ANTI-ICE of DE-ICE equipment was geen lachertje. Met die Prom werd ik Heli piloot. Ik was toen nog Luitenant en werd overgeplaatst naar de 16 EscLtAvn gestationeerd in KEULEN/ BUTZ (EDCU) om er S2/ Safetyofficier te worden. Ik heb er een reeks ongevallen moeten behandelen meestal met dodelijke afloop.



Ondertussen had ik 600Hrs Mil ervaring en moest naar CORSICA SOLENZARA in steun van een Para Bn voor bevoorrading en medische evacuatie. Tijdens één van de oefeningen moesten wij uitrukken om een gekwetste Para (gebroken been) in de bergen op te halen bij valavond. Het weer was slecht, regen en rukwinden, een LZ waar je maar met één poot op kon staan! Na de verkenning van de LZ bleek dat het nog moeilijker was dan verwacht. De nadering was zeer bumpy, ik kan het toestel stabiliseren en mijn compagnon stapt uit om de mensen te installeren. Een GUST!, ik verlies controle en de staartrotor raakt de bergwand! Mijn compagnon springt opzij ik doe alles om te vermijden dat het toestel tegen de bergwand geraakt met als gevolg dat wij tollend naar beneden gaan en 20



meter dieper al tollend terecht komen en de Heli crasht met al de inzittenden incl de gekwetste die er nog erger aan toe was. Wat later werden wij afgevoerd met een PUMA HELI naar het ziekenhuis van ZARA. De dag nadien werd de HELI ook opgehaald, serieuze trauma die ik snel heb moeten verwerken, twee weken later vloog ik weer.

Wat later werd de DO-27 vervangen door de BN2A-ISLANDER . Voornamelijk gebruikt voor Tpt, IFR vorming en Trg. Het was ook een degelijk vliegtuig maar traag met zijn vaste LG (130Kts) Ik werd verschillende keren aangeduid om met Prins FILIP te vliegen wanneer hij in SCHAFFEN ging springen. Prins FILIP is trouwens bij ons drie weken op heli stage geweest. Wij hadden toen twee "Prinsen" in onze squadron die gewoon met hun voornaam aangesproken werden . MICHEL de Ligne en FILIP de Belgique. Onze CO sprak ze aan met " Monseigneur" hopeloos op jacht naar de volgende "ster".



Ik heb ongeveer 1000 Hrs gevlogen op BN2A. Allerlei opdrachten. Altijd IFR, dag en nacht beperkt tot FL 120 met twee piloten of SP. Met dat toestel hebben wij CB'S en ICING leren kennen. Landingen bij nacht op "onverlichte Rwy's, zoals ST HUBERT Mil deden wij ook om de CSR mannen te trainen (CSR: Cie Spéciale de Rens). Rwy threshold: één man met een flashlight. Touch down was positief!

De officiersopleiding is "continu". Na de tweede cyclus (vorming hoger officier) en derde cyclus (vorming stafbrevethouder "SBH") werd ik aangeduid als hoogleraar aan het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie. Vele jaren heb ik mij ingezet voor de voorbereiding van het gebruik van ATK Heli's bij de Landmacht. Ik werd naar andere NAVO landen gestuurd om kennis te maken met de GAZELLE, LYNX, COBRA en BO 117 ATK Helis en het gebruik van dat wapen dat elke partner nog heeft, behalve België of course! In de KHID heb ik een cursus geschreven : INZET van ATK HELIS bij de LM en daar les over gegeven Later werd ik aangeduid als Directeur voor het Programma Aeromobilité van de Landmacht (LM) In 1989 heb ik het leger verlaten na de corrupte keuze van onze politici (AGUSTA schandaal) en begon aan een nieuwe loopbaan in de burgerluchtvaart.

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



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM

Whatever your mission, always fly Mission®