

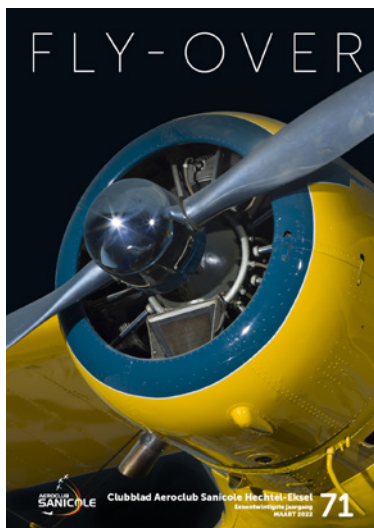
FLY-OVER



IN DIT NUMMER

- 2 Op de Cover
- 3 Woord van de voorzitter
- 4 Luchtvaartkennis
- 5 Agenda 2022
- 6 Clubnieuws
- 7 Oplossingen
- 8 Nieuw Vliegtuig
- 10 Dag van de piloot 2022
- 14 Clublid in de kijker
- 20 Wist je datjes

OP DE COVER



Beechcraft C17L Staggerwing (A19810023000) at the Smithsonian Institution National Air and Space Museum.

Photo taken on February 8, 2018 by Mark Avino

Fly-over is het clubblad van de koninklijke Aeroclub Sanicole. Dit clubblad is met liefde gemaakt door enkele vrijwillige clubleden.

Hoewel we dit clubblad met de grootste zorg samenstellen, kunnen we als uitgever en als redactielid op geen enkele wijze aansprakelijk worden gesteld voor onjuistheden of onvolledigheden.

Aeroclub Sanicole
Kamperbaan 165
3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39
Web: www.eble.com
Mail: info@sanicole.com

Redactie: Geert Lemmens, Hilde Blarinckx, Jean-Paul Janssens, Rudy Verweken, Wouter Verlinden, Ron van Glabbeek, Luciënne Wilting, Jimmy Mangelschots, Frederick Claessens

WOORD VAN DE VOORZITSTER



Dankzij jullie inzet!



Stilaan heeft de club zich voorbereid om alles klaar te maken voor het zomerseizoen dankzij de mankracht van zovelen.

Ook zijn de jaarlijkse activiteiten van onze club geleidelijk op kruissnelheid aan het geraken. Beide werkgroepen zijn op schema en wordt ook gewerkt aan het maken van de nieuwe teams voor de toekomst. De input van een aantal nieuwe mensen is daarbij een essentiële must.

Het eerste weekend van juli gaan de Experimental Days door. Door het geleidelijk beter worden van de COVID situatie zit er terug een goede deelname vanuit de UK in en dat is altijd goed. Op zaterdag 10 en zondag 11 september gaat onze airshow door en qua deelnames ziet die er goed uit.

In vliegclubland hebben we ondertussen ook de laatste vergadering meegemaakt met Marc Gheys als voorzitter van VVMV. En eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat hij de Vlaamse, zelfs de nationale vliegwereld sterk gediend heeft en eenheid gebracht. Daarnaast is ook DGLV een echte partner geworden en samenwerking is belangrijk in de vliegwereld.

Op niveau van de vliegtuigen heeft Lieven Buyse in samenwerking met Carpi (Vincent Carpentier) voor een belangrijke aankoop gezorgd doordat hij een unieke T-6 aangeschaft heeft. In de rubriek historische toestellen heeft ook Peter Kuypers voor aandacht gezorgd door de Beech Staggerwing aan te schaffen die in '89 al bij ons op de show deelnam.

Op het vlak van de historische toestellen is er ook nog ander nieuws, omdat de RAF op 4 mei de BBMF uitstuurt om de Bevrijding van WOII te herdenken, hebben wij als club de eer om op de middag van die dag bij ons de Lancaster nog eens te zien overvliegen. Mogelijk een laatste keer, omdat dit prachtige toestel Engeland niet verlaat voor deelname aan airshows.

Qua clubtoestellen is de huur van de Diamond gestopt doordat het toestel verkocht werd door de eigenaars en we gaan zelf op zoek naar een ander toestel dat in deze tijd van dure brandstoffen haalbaar is voor de club. Voor het resultaat van deze zoektocht moeten we zeggen: wordt vervolgd.

Op de club gaan we in het weekend voorzichtig starten met beperkte catering door verse soep en croque monsieur aan te brengen, hetgeen ons toegestaan is binnen onze concessie.

Op logistiek gebied gaan we op twee fronten aan het werk: we gaan het aanslepende vochtprobleem op het dak voor een goede oplossing na een grondige vakkundige analyse en we bereiden een goede omheining voor die ons tegen everzwijnen moet beschermen.

Veel vliegplezier!
Nicole Plees

LUCHTVAARTKENNIS

Tekst: Hans Bogaerts



1. Tijdens het tanken laat je de magneto switch op "both" staan, is dit een correcte procedure?

- a) Ja, dit laat toe om bij gevaar snel te starten en weg te taxiën.
- b) Ja, zodra de motor stil ligt heeft de ontsteking geen functie meer, dit kan geen kwaad.
- c) Dit is gevaarlijk.
- d) Alleen bij het tanken van diesel of jet fuel is dit een gangbare procedure.

2. Welk fenomeen verwacht je boven de vleugel van een vliegtuig in vlucht?

- a) Upwash.
- b) Onderdruk en een versnelling van de luchtmassa.
- c) Overdruk en een vertraging van de luchtmassa.
- d) Een laminaire luchtstroming zolang je boven de kritische aanvalshoek blijft.

3. De frequenties 126.9 en 125.530 MHz spreek je over de radio uit als:

- a) "One two six niner" en "one two five five three".

- b) "One two six decimal niner" en "one two five decimal five three zero".
- c) "One two six point niner" en "one two five point five three".
- d) "One two six decimal niner" en "one two five decimal five three".

4. Op een koude winterdag, in een goed verwarmd vliegtuig, klaagt een passagier over wazig zicht, hoofdpijn en duizeligheid. Misselijk is hij niet. Waarvan vermoed je dat hij last heeft?

- a) Hypoxie.
- b) Luchtziekte.
- c) Een hartprobleem.
- d) CO vergifgiting.

5. Wanneer kan je zeker geen ijs op de cel van je vliegtuig krijgen?

- a) Bij aanwezigheid van onderkoeld water, gezien dit nog vloeibaar is.
- b) Bij een temperatuur van -8°C , aangezien ijskristallen zich niet vastzetten op een vliegtuig.
- c) Bij kruisvlucht achter een koud front, 3000 ft beneden de "freezing level".

De antwoorden vindt u op pagina 7

AGENDA 2022

Zoals jullie begrijpen hangt een "GO or No Go" van de geplande activiteiten af van de COVID maatregelen. Achter de schermen wordt aan de volgende activiteiten gewerkt. Zet de data alvast in uw agenda.

26 maart 2022

Pilotenvergadering 17:00u

9 april 2022

Veiligheidsoefening

29 april - 1 mei 2022

Vliegweek Bantheville (lang vliegweekend)

7 juni 2022

Algemene jaarvergadering

11 juni 2022

Sanicole Rally / Doellandingen

16 juni 2022

Social event 19:30u

24 - 26 juni 2022

Langste dag weekend Bantheville

1 - 3 juli 2022

Experimental Days

5 - 14 september 2022

Sluiting vliegveld

10 - 11 september 2022

Sunsetshow / Airshow

1 oktober 2022

Infodag nieuwe clubleden

8 oktober 2022

Start theoriecursus '22 - '23

20 oktober 2022

Social event 19:30u

17 december 2022

Winter BBQ

23 december 2022

Sluiting vliegveld

REPAIR • OVERHAUL • SHOCKLOAD INSPECTION • TROUBLESHOOTING • SUPPORT • STATE OF THE ART ENGINE TESTING

Wing
Pmm Service

Patrick's Motor Maintenance



Lycoming
Continental
Superior engines
Rotax

SERVICE CENTER
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



Non destructive testing

Components

- Cylinders
- Magneto's
- Carburetors
- Aircraft & engine hoses



BE.145.41



9M6Y692D



info@pmmwingservice.aero | www.pmmwingservice.aero Bannerlaan 40 d - 2280 Grobbendonk - Belgium | +32/(0)499.500.900 | +32/(0)14.23.66.56

CLUBNIEUWS

Tekst: Geert Lemmens



ELP-testen

Zaterdag 22 januari 2022
zijn er in het clubhuis
ELP-testen afgenomen.

Danië Boddou, Jean-Paul Janssen,
Koen Mentens, Wilbert van den
Boom en Carlyle Mydt hebben
allemaal de hoogst mogelijke
uitslag (level 6) behaald.
Heren proficiat!

Permanentie vliegveldoversten

Zoals jullie wellicht hebben
opgemerkt zijn wij een
van de weinige clubs
waar 7/7 permanentie is
van een vliegveldoverste
die EBLE openhoudt.

Deze dagtaak begint om 09.00
uur en eindigt om 19.00 uur.
In de zomerperiode zijn er
woensdag, donderdag en
vrijdag VO's die de dienst willen
verlengen tot 21.30 uur.

Voor de overige dagen wordt
er een poule samengesteld van
clubleden die de havendienst na
19.00 uur kunnen overnemen.

Om een afwezige VO te
vervangen is er een dag poule
van vervangers samengesteld.

Dagelijks informeert de
Vliegveldoverste naar de

activiteiten van Kleine Brogel
en de eventuele beperkingen
voor het vliegverkeer
vanaf en naar EBLE

Verschillende militaire activiteiten
in de CTR van Kleine Brogel
worden de komende tijd
intensiever. (Drone activiteiten,
paradrop met A400 op de
Hechtelse Heide, Para drop
met de Skyvan vanaf en boven
EBLE) Als de activiteiten vanaf
en naar EBLE gecombineerd
moeten worden, is goed overleg
met de betrokkenen vooraf
noodzakelijk. Eveneens is een
vluchtplanning noodzakelijk om
te weten of de VO-dienst na 19.00
uur verlengd moet worden.

Om de activiteiten van en naar
EBLE veilig en in goed overleg
met EBBL, en de verschillende
diensten van de landcomponent
van defensie te laten verlopen
is in overleg besloten:

1. dat de VO contact opneemt
met Kleine Brogel en e.e.a
met de dienstdoende
controleur afstemt. (Dus niet
iedere individuele piloot)
2. dat alle vluchten vanaf EBLE
ten laatste om 10.0 LT van
de betreffende dag zijn
geboekt in het reserverings-
systeem Skyman. (Dit geldt
voor clubvliegtuigen en
voor privévluchtigen.)

Door een goede samenwerking
met de verschillende diensten
en een correcte naleving
van de afspraken kunnen
we zonder of met weinig
beperkingen blijven vliegen.

Als je niet in de omstandigheid
verkeert zelf te reserveren,
bel dan naar de dienstdoende
VO 011/ 342739 en hij maakt
de reservering voor u.

Drone gebieden omgeving EBLE.

Boven het militair oefenterrein
van het Kamp van Beverlo zijn
4 UAS-zones ingekleurd. De
activiteiten in deze gebieden
worden bekend gemaakt
per notam. (Skeyes notam).
De UAS-zones kunnen 7/7
geactiveerd worden.

De verantwoordelijke van
iedere drone-eenheid meldt,
aanvang en einde oefening
,per gsm aan de dienstdoende
vliegveldoverste van EBLE.

De max. hoogte van UAS 01
is 100 ft AGL = 300 ft AMSL
De max hoogte van UAS 02,
UAS 03 en UAS 04 is 300
ft AGL = 500ft AMSL

In overleg met alle betrokken
defensie-eenheden, delegatie

van Directoraat generaal Luchtvaart en Aeroclub Sanicole, is o.a. vastgelegd dat UAS zone 02 grenst aan de zuidkant van het gemeentebos.

Als Kleine Brogel de maximum hoogte van het circuit van EBLE van 1200 ft naar beneden brengt tot 700 ft AMSL is er maar 200 ft speling tussen de circuithoogte en de maximale dronehoogte.

DGLV vindt deze spatie te klein om het actieve drone-gebied te overvliegen. De doorgang tussen het munitiedepot en de noordkant van de UAS02 is niet erg breed.

Dat wil zeggen dat wij in dat geval de downwind, die buiten het dronegebied ligt, zeer nauwkeurig moeten vliegen om geen conflict te veroorzaken. Er is nog een voorstel in behandeling en zodra alles definitief is maken wij de definitieve zones bekend.

Diamond Star

De Diamond Star is in 2013 door Aeroclub Sanicole gehuurd van DIAM AIR. Het

vliegtuig is uitgerust met een 135PK Tiellert dieselmotor.

Uit veiligheidsoverweging (600 meter RWY) is het vliegtuig steeds ingezet als 3 persoons vliegtuig. Iedere piloot die erin vloog was uiterst tevreden over het vliegtuig.

Begin van het jaar kregen we van eigenaar Pierre Dumont te horen dat het vliegtuig verkocht zou worden. In het contract dat Aeroclub Sanicole met Diam Air had, kregen wij als huurder de voorkeur bij verkoop. Er was echter een koper op de kust. Het onderhoudsbedrijf in Merville, waar het onderhoud aan het vliegtuig gebeurde was ook geïnteresseerd om het vliegtuig te kopen.

Wij hadden alle stappen genomen om beslagen ten ijs te komen. Taxatierapport laten opstellen, exploitatieberekening gemaakt, verkoopprijs overeengekomen. Ondanks al deze acties is de koop uiteindelijk toch niet doorgegaan. Iedereen heeft daar heel veel spijt van, maar zo kunnen zaken lopen.

Kim Rogiers heeft het vliegtuig overgevlogen naar de nieuwe thuishaven Merville in Frankrijk. We kijken echter met goede gevoelens op de Diamond-tijd terug.

Nu ligt de opdracht voor ons om een waardige vervanger te zoeken. In eerste instantie zijn de gebruikers van het vliegtuig uitgenodigd voor een volledige uitleg. Vervolgens hebben we voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen en is duidelijk geworden dat we met een breed vizier naar de markt, naar de toekomst en naar de prijs moeten kijken, waarvoor de vervanger van de DA 40 TDI in de markt gezet kan worden voor de gebruikers.


Hierbij zullen we ook niet voorbij gaan aan de Rotax-motoren, die hun betrouwbaarheid al lang en breed hebben bewezen, een inspectie-interval van 100 uur hebben en een TBO van 2000 uur hebben en een lagere onderhoudskost hebben dan de klassieke Lycoming motoren. Dit verhaal wordt vervolgd.

OPLOSSINGEN

- 1) c. Zelfs als er geen magneto kortgesloten is en daardoor niet met de aarding verbonden, kan draaien aan de schroef de motor onverwacht aanzwengelen.
- 2) b. Je krijgt upwash vóór en downwash achter de vleugel. Onder de vleugel ontwikkelt zich overdruk en er boven onderdruk. Tweederde tot driekwart van je lift wordt geleverd door die onderdruk.
- 3) b. Je moet de komma uitspreken als "decimal" en alle cijfers na de komma vernoemen tenzij de laatste twee decimalen nullen zijn zoals bij 126.9(00).
- 4) d. Waarschijnlijk zit er een gaatje in de uitlaat zodat de uitlaatgassen samen met de verwarmde lucht de cockpit binnenkomen. CO vergiftiging is het gevolg.
- 5) c. Beneden de freezing level is de temperatuur positief en kan je geen ijs krijgen. Onderkoeld water is juist ideaal voor ijs, bij -8°C heb je nog wel onderkoeld water en in een wolk kan je onderkoelde waterdruppeltjes tegenkomen.

NIEUW VLIEGTUIG

Tekst: Rudy Vervecken | Foto's: Peter Kuypers



Staggerwing

Beechcraft Model 17

De Beechcraft Model 17 Staggerwing is een Amerikaanse eenmotorige tweedekker, ontwikkeld en gebouwd door Beechcraft en voortgedreven door een Pratt & Whitney stermotor. Het toestel heeft vier zitplaatsen en maakte zijn eerste vlucht op 4 november 1932. Er zijn in totaal 785 stuks gebouwd. De Staggerwing werd in eerste instantie vooral gebruikt als zakenvliegtuig. In de Tweede Wereldoorlog deed het dienst in diverse legers met uiteenlopende taken, van bommenwerper tot verkenners en licht transportvliegtuig.

De Staggerwing had een

conventioneel (twee hoofdwielen met een staartwiel) intrekbaar landingsgestel. De onderste vleugel stak vooruit ten opzichte van de bovenste vleugel, hetgeen de piloot een goed zicht gaf. Bovendien was het de bedoeling dat de luchtstromen langs beide vleugels elkaar dan minder zouden beïnvloeden. Later zou evenwel blijken dat dit laatste vrijwel geen effect had, maar het gaf de Staggerwing wel een markant en herkenbaar uiterlijk. De constructie van de Beechcraft model 17 is van hout en gelaste metalen buizen, bespannen met doek. De gestroomlijnde constructie, samen met het intrekbare landingsgestel en een krachtige motor zorgden voor een goed presterend vliegtuig.

In de jaren 1930 was de Staggerwing succesvol in diverse luchtraces en zette verschillende hoogte- en snelheidsrecords neer.

De Staggerwing heeft, naast de U.S. Army, dienst gedaan in legers in Zuid-Amerika, Europa, Azië en Australië. Prins Bernhard had een Beechcraft Staggerwing tot zijn beschikking tijdens zijn oorlogsjaren in Londen.

De Beech UC-43 Traveler (USAAF aanduiding voor Utility, Cargo) was een licht gemodificeerde uitvoering voor de luchtmacht. Ook de Britse luchtmacht gebruikte 106 "Traveller Mk. I" Staggerwings.



N18V

De Staggerwing N18V van Peter op Sanicole heeft op 5 april 1944 de fabriek verlaten als een UC-43 Traveler en werd op 22 april verscheept naar het Verenigd Koninkrijk waar het bij de Royal Navy als een Traveller MK.I met registratie FT507 bij het 81 Squadron op Heathrow terecht kwam, om later naar Heston te verhuizen. Na de oorlog in 1946 ging het toestel terug naar de US Navy als een GB-2 met nummer 32898.

Op 31 juli 1946 zou het toestel civiel geregistreerd worden als NC18 bij de Civil Aeronautics Authority CAA in Washington DC. Op 21 april 1956 kreeg het de

registratie N18V. In 1980 belandde het toestel in Duxford Engeland, later ging het naar North Weald. Het toestel kreeg de kleuren van de RAF/Nederlandse strijdkrachten zoals het vandaag nog rondvliegt. Eind jaren tachtig van vorige eeuw werd het toestel op Manor Farm in East Garston gestockeerd.

In 2020 werd het via de weg naar Nederland overgebracht, Peter Kuypers kocht het toestel in september 2021. Op 8 september 2021 vloog de N18V voor het eerst sinds bijna 35 jaar weer!

Prins Bernard 1

Op de romp van het toestel staat de registratie PB1 voor Prins Bernhard 1, echtgenoot van koningin Juliana, die de Nederlandse strijdkrachten in Engeland leidde tijdens WO2. De N18V is niet de originele PB1, de originele werd op Haren-Evere op 1 januari 1945 vernield bij een Duits bombardement. Naast de Britse cocardes zijn ook de oranje driehoeken van Nederlandse strijdkrachten in de RAF te zien op de neus van het toestel.

Peter zal het toestel als reistoestel gebruiken maar ook voorvliegen op airshows. We hopen dit schitterend toestel regelmatig in ons luchtruim zien rondvliegen.

De pilotencarrière van Peter Kuypers.

Ik ben als 14 jarig jochie begonnen met zweefvliegen en heb dat 35 jaar volgehouden. Vele jaren doorgebracht met wedstrijdvliegen en instructie geven.

In 1986 ben ik begonnen met een opleiding tot luchtverkeersleider in Amsterdam en in dat zelfde jaar behaalde ik mijn PPL. Kort daarna doorgegaan met de opleiding tot verkeersvlieger wat in 1986 een CPL opleverde. Na een korte tijd als freelance piloot op de Piper Chieftain mocht ik in 1990 beginnen als co-piloot Saab 340 bij Netherlines. Twee jaar later mocht ik gezagvoerder worden op de Saab bij wat inmiddels KLM Cityhopper was. Ik ben mijn hele carrière gezagvoerder gebleven en heb achtereenvolgens Fokker 28, Fokker 70, Boeing 737 en Airbus 330 gevlogen.

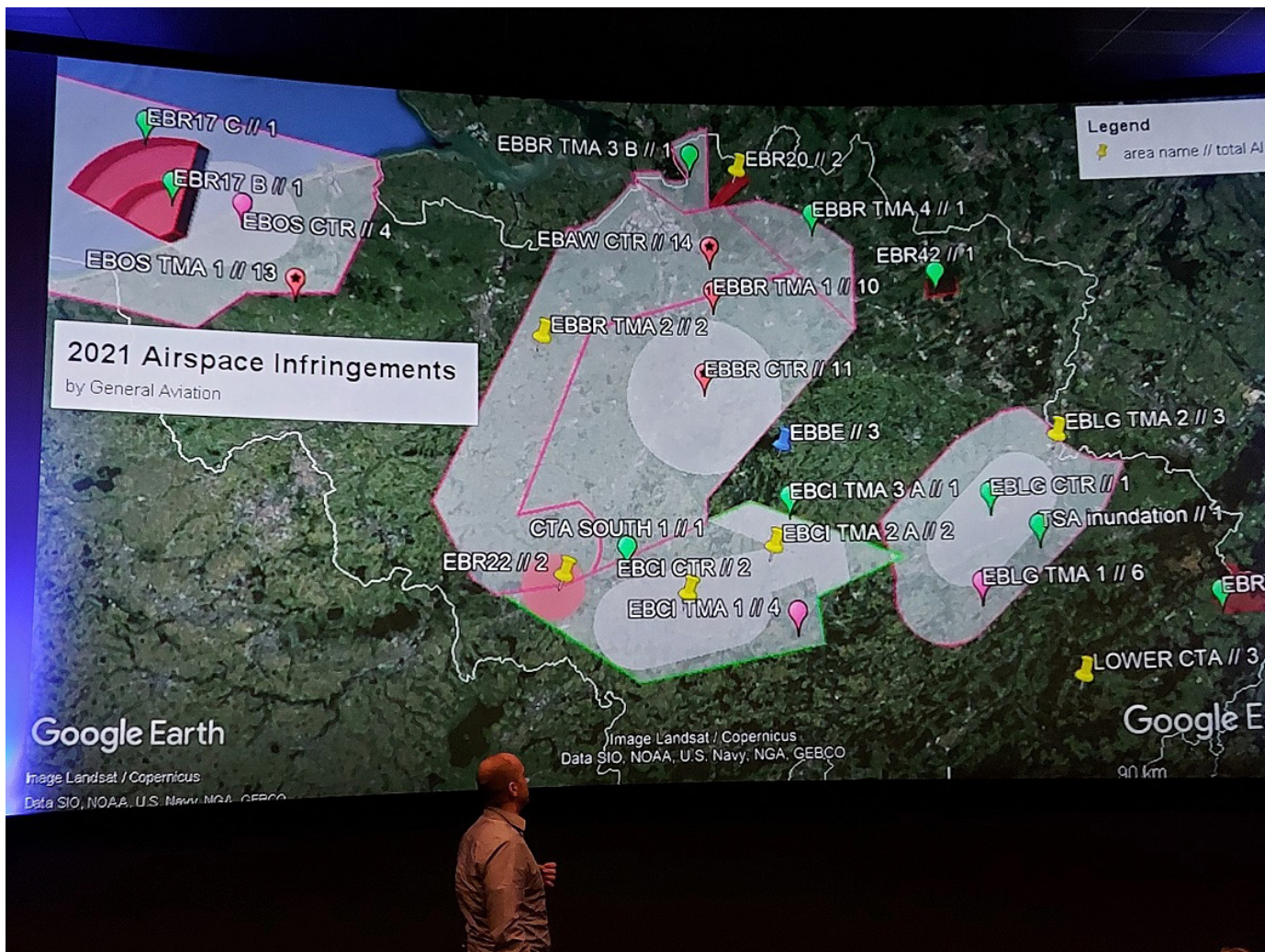
In 1990 kocht mijn vlieg instructeur Edwin Boshoff met een aantal kameraden een B25 Mitchell en bracht deze naar Eindhoven. Op de een of andere manier was ik op de juiste plaats en tijd en ben gevraagd de Mitchell te vliegen. Dit was het begin van de belangstelling in historische luchtvaart en vliegshows. Ondertussen vlieg ik ook B-17 Flying Fortress en DC3 Dakota en heb met deze toestellen ook onze eigen vliegshow gevlogen. Vorig jaar na een profcheck op onze eigen club Robin samen met Edwin vroeg hij mij tijdens de de-briefing of ik niet een Staggerwing wilde hebben, hij had er zojuist eentje gekocht in Engeland.



DAG VAN DE PILOOT 2022

Tekst en foto's: Hans Bogaerts

Voor mij is de Dag van de Piloot een vaste jaarlijkse afspraak om de laatste updates te krijgen qua vliegveiligheid, reglementering of vaak gemaakte fouten waaruit we kunnen leren. Naar goede gewoonte had de VVMV ook dit jaar een aantal zeer boeiende sprekers uitgenodigd.



Ive Beekmans over infringements Belgisch luchtruim

"Safety in the air, stress on the ground"

De spits werd afgebeten door Bert Indevuyst, één van mijn "collega's" binnen de VVMV werkgroep ATO. Bert gaf voornamelijk voorbeelden van lange vluchten gemaakt door hun vliegclub (Koksijde). Daarbij waren af en toe beslissingen genomen die achteraf leidden tot lessen of het besef dat een vlucht beter was uitgesteld. Een voorbeeld was "gusting 45

kts" in de as van de runway bij vertrek in Corsica. Omdat andere piloten ook vlogen was het vertrek gewoon doorgegaan en dit zonder grote complicaties. Maar wat als zo'n windstoot de startaanloop korter gemaakt had en dan plots wegviel?

Bert legde ook sterk de nadruk op het belang van een "strategie" bij je vluchtvoorbereiding. Zorg dat je het grote plaatje overziet,

vroegtijdig dingen checkt en een plan B en C achter de hand hebt. Ook een idee wat hij voorstelde was om als PPL jezelf te debriefen na een vlucht met de bedoeling je vluchtvoorbereiding op punt te stellen. Dingen die je vandaag vergeten was kunnen dan vanaf morgen wel gecheckt worden. Een mooie one liner vond ik "safety in the air, stress on the ground".

Ive Beekmans van Skeyes pikte

// Voor Skeyes zijn de "airspace infringements" helaas nog steeds een hot topic. //

daar goed op in en maakte vaak de link naar bevindingen van Bert. Voor Skeyes zijn de "airspace infringements" helaas nog steeds een hot topic. Het fenomeen "rusty pilots" na corona zou hierbij een rol kunnen gespeeld hebben. Gelukkig was er ook goed nieuws: een aantal herinneringsmails en safety leaflets bleken wel geholpen te helpen, in recente maanden zag men de incidenten duidelijk dalen.

Er werd door Ive nogmaals gewaarschuwd dat Brussels info alleen waarschuwt voor potentiële infringements of coördineert met ATC wanneer de workload dit toelaat. Die ene persoon moet héél België overzien en heeft soms dozijnen vluchten onder zijn hoede. Wel werd toegelicht waar je wél mag op rekenen bij flight information service: correcte inlichtingen en alarmdienst mocht er iets fout lopen. De gevolgen van infringements werden zéér concreet gemaakt. Als er geen radiocontact is mag ATC niet uitgaan van je mode C hoogte. Alle vluchten boven en onder jou moeten dus worden omgeleid. Het hele "traffic plan" om jou heen is ontregeld, de capaciteit van het luchtruim daalt en vluchten moeten worden omgeleid. Commerciële vluchten kunnen zelfs TCAS alerts of resolutions krijgen, waarbij ze verplicht moeten manoeuvreren om jou te ontwijken.

Een link met de uiteenzetting over vluchtvoorbereiding was het belang van gebruik van de juiste kaarten, en je route aanpassen aan het luchtruim.

In onze cursus radionavigatie waarschuwen we voor blind gebruik van de "direct" knop op de GPS, omdat er gebieden op die route kunnen liggen die je moet vermijden. Daarvoor waarschuwde ook Ive. Als je van je vliegplan of vluchtvoorbereiding afwijkt denk dan na over welk luchtruim op je nieuwe route ligt.

Nog een advies was om nooit door een actieve danger area te vliegen al mag het wettelijk wanneer je rekening houdt met het gevaar. Wanneer je door een TRA of restricted area mag mits clearance, zorg dan dat je deze tijdig (probeer 5 min op voorhand) vraagt. Tenslotte was er een belangrijke nuance over ATC: terrain clearance voor VFR is alleen gegarandeerd als je radar vectors krijgt. Anders ben je er altijd zelf voor verantwoordelijk.

European Risk Classification Scheme

Ook een jaarlijks terugkerende toelichting is deze van de Air Accident Investigation Unit, ditmaal vertegenwoordigd door Luc Blendeman. Hij is één van 4 onderzoekers in België, omdat we nauwelijks luchtvaartindustrie hebben. Veel van hun werk belandt op de website aviationreporting.eu, waar allerlei statistieken staan over ongevallen en incidenten.

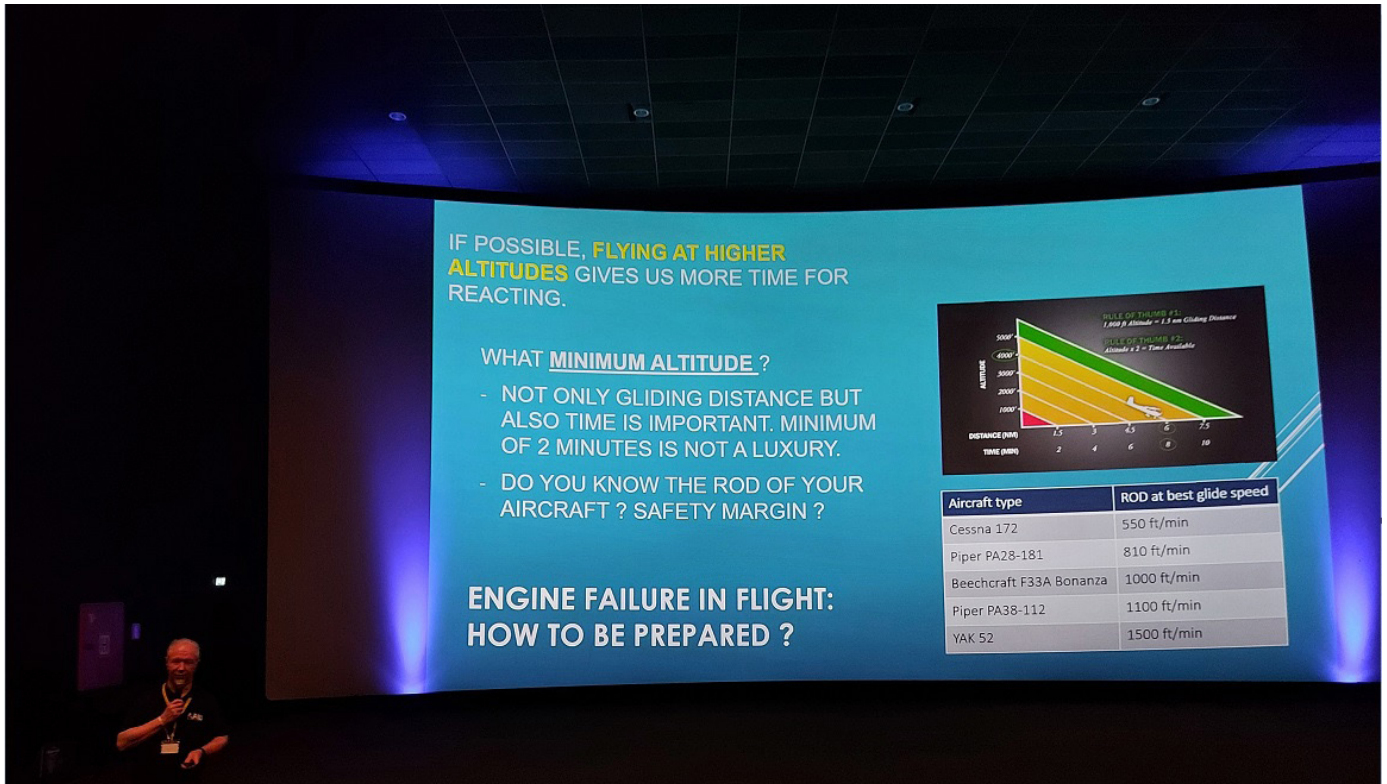
Luc bevestigde met cijfers de bevindingen van Skeyes: er is een stijging geweest van de incidenten tijdens de corona crisis. Men blijft echter niet bij de pakken neerzitten, zo werd recent de

"European Risk Classification Scheme" uitgerold, om aan elk incident of ongeluk een risico vast te hangen dat het opnieuw gebeurt. Zo kunnen prioriteiten gesteld worden. Men kijkt naar twee belangrijke parameters die bij vliegveiligheid steeds terugkomen. Dit is: hoe groot is de kans dat het probleem zich voordoet en hoe ernstig zijn de gevolgen. Ik probeer even de highlights te benoemen.

Motorproblemen bleken regelmatig voor te komen. Bij verder onderzoek kwam één delicaat punt naar boven: bij oudere toestellen is er vaak weinig motordocumentatie. Dit maakt dat eigenlijk alleen een héél select groepje mensen die dat type motor goed kennen er 100% veilig aan kunnen werken. Bij de incidenten bleek vaak dat er geïmproviseerd was met vervelende gevolgen. Ook werd sterk aangeraden om af en toe eens een staal olie naar een labo te sturen om problemen vroegtijdig te ontdekken.

Een recent nieuw gevaar zijn UAS collisions, maar voorlopig valt dit nog mee. Naarmate meer en meer drone areas in gebruik genomen worden en intensiever gebruikt worden, ééntje om in de gaten te houden.

Tenslotte is er de klassieke menselijke factor: alle soorten foute beslissingen, visuele illusies en andere menselijke fouten spelen een zeer grote rol: ze komen frequent voor en de gevolgen kunnen zeer ernstig



AAIU over rate of descent engine failure

zijn. Ook hier weer de link met vluchtvoorbereiding: dit helpt stress verlagen en fouten voorzien. Ook beperkt het het "startle effect", enkele seconden verrast zijn door het probleem en niet helder kunnen denken. Wie graag eens alle veiligheidsaanbevelingen bekijkt: sris.aviationreporting.eu.

De uiteenzetting over ramp inspections door Caroline Van Pelt vond ik zeker niet oninteressant, maar op zich zaten er weinig verrassingen in. Wat ook bij vorige inspecties steeds gecheckt werd staat nog steeds in het lijstje. Al je documenten, van vliegtuig en bemanning, moeten aan boord (wanneer dit verplicht is) en in orde zijn. Je moet kunnen aantonen dat je W&B binnen limieten is. De verplichte uitrusting (bijv. verbandkoffer) en algemene staat van je vliegtuig wordt gecheckt. Waar ik zelf (en veel piloten die ik sprak) nog wel eens tegen zondig is om alle lading vast te zetten. Tassen staan soms los in het bagagecompartiment en op de achterste zetels. Aangeraden werd om stoelgordels hiervoor te gebruiken, en indien verplicht een bagagenet. Ook een punt wat we als club moeten checken: de

signalen voor onderschepping in vlucht moeten aan boord zijn. Ik denk dat dit bij de clubtoestellen op de checklists staat, maar dit is bij alle vliegtuigen verplicht aan boord. Leerlingen die cross country vliegen mogen zeker hun toelatingsformulier ondertekend door de instructeur niet vergeten! En wanneer van toepassing mogen we onze reservebrillen niet vergeten.

Er waren veel vragen over het gebruik van portable electronic devices met navigatie-apps, en wanneer je nu wel of niet in orde bent. De antwoorden waren vrij algemeen, omdat het een interpretatie van een wettekst is en er geen zwart/wit antwoord is. Je kon wel tussen de lijntjes lezen dat één papieren kaart + één tablet met navigatie-app, of 2 tablets altijd ok is. Een smart phone is niet verboden maar dan moet het scherm in vlucht goed leesbaar zijn, niet te klein.

Er werd wel de nadruk op gelegd dat bij inspecties het belangrijkste is dat je goed meewerkt en actie onderneemt nog vóór je een brief krijgt. Men probeert het meestal administratief op te lossen, zonder

een pv. Overtredingen die met alcoholmisbruik te maken hebben zijn de enige uitzondering. De inspectie zal ook alcoholcontroles beginnen af te nemen.

Zara Rutherford

Tenslotte was er een hoogtepunt waarvoor velen gekomen waren: de uitgebreide toelichting over de recordvlucht rond de wereld van Zara Rutherford. Voor de gelegenheid was de volledige entourage aanwezig: vader Sam, moeder Beatrice en medewerker Megan. Het begon allemaal met de voorbereiding: een route kiezen, naar het westen om tijdig voorbij de winter in Groenland en Alaska te raken. Sponsors moeten geregeld worden wat een enorm hindernissenparcours bleek. Pas wanneer o.a. de mensen achter de SkySafe app en Virgin interesse toonden was het plan veilig gesteld en volgden meer sponsors. Nooduitrusting moest geregeld worden, dit beperkte zich tot een "wetsuit" en een dinghy. Achter de schermen werd een toestel geregeld, wat de snelste ULM ter wereld werd, de Shark die rond de 140 kts kruist. Het toestel werd aangepast met extra tanks voor 12u endurance.

Er waren enkele vragen naar moeilijke of bange momenten. Het meest uitgesproken bange moment was geen technisch probleem, maar een vlucht van 6u boven Oost-Rusland. Er was geen teken van bewoning en er mocht eigenlijk niets misgaan omdat redding van erg ver zou moeten komen, als je ze al kon bereiken. Een moeilijk moment was dan weer een uitwijking in Indonesië omwille van slecht weer, omdat het uitwijkvliegveld geen douaneluchthaven was. Er was 6u nodig om alle formaliteiten te regelen, na een lage vlucht. De enige pech die men heeft gehad is een lekke band in Singapore, maar

dit was op de grond. De Rotax-motor van de Shark deed het prima doorheen de hele vlucht.

Bij aankomst in Dubai leek het even spannend te worden: er was 90° crosswind, gusting 45 kts. Dit was het eerste onweer in 2 jaar in Dubai, wat Zara tegenkwam na 10 uur vlucht over water. Gelukkig was het uitwijkvliegveld niet ver en hier waren de weersomstandigheden véél beter.

ATC service viel overall prima mee, Zara kreeg applaus toen ze het Belgische luchtruim benoemde als het moeilijkste wat ze was tegengekomen! Alleen in Mexico

was de communicatie met ATC moeilijk omwille van vliegvelden die geen Engels wilden gebruiken.

Het avontuur eindigt nog niet, want los van de rol van Zara als ambassadrice om meer dames te interesseren voor het vliegen, is ook haar broer volop plannen aan het maken om op 16-jarige leeftijd om de wereld te vliegen.

Tenslotte was er nog even gelegenheid om een praatje te maken met Zara achteraf en de nog aanwezige leden wilden uiteraard graag op de foto!



Zara & Aeroclub Sanicole

CLUBLID IN DE KIJKER

Tekst en foto's: Ron van Glabbeek



Clublid Ron van Glabbeek

Beste Lezer,

In deze uitgave van de Fly-over vindt u een nieuwe rubriek "Clublid in de kijker". Met deze rubriek willen wij graag (nieuwe) leden/cursisten introduceren zodat deze mensen van meet af aan gekend en herkend kunnen worden. Daarbij zouden we graag de persoon achter de naam proberen te profileren en haar/zijn ambities of beweegredenen voor de vliedsport in kaart willen brengen. In afwachting van nieuwe inzendingen geeft Ron alvast de aftrap.

Ron van Glabbeek over zijn werk, passies en zijn comeback

Wie ben je, stel jezelf kort voor?

Mijn naam is Ron van Glabbeek, 58 jaar oud, van Nederlandse nationaliteit, niet getrouwd en ook nooit geweest, geen kinderen en sinds ruim 10 jaar gelukkig samen met mijn co-pilote Luciënne Wilting die jullie ook al vaker aan mijn zijde hebben gezien en die het tot nu toe nog altijd met mij uithoud.

Wat voor 'n werk doe je / wat doe je in het dagelijks leven?

Ik werk voor een Amerikaans bedrijf (Dynabrade) dat pneumatische handgereedschappen voor allerlei industrieën fabriceert. Vanuit ons filiaal in Luxemburg ben ik enerzijds salesverantwoordelijk voor de Benelux & Scandinavië en anderzijds ben ik als de European marketleader verantwoordelijk voor de gehele autoschadeherstel sector binnen ons bedrijf. Een leuke afwisselende en zeer zelfstandige baan met heel veel vrijheid maar ook veel verantwoordelijkheid. Ik reis zeer regelmatig en indien op kantoor dan werk ik ofwel vanuit de vestiging in Luxemburg ofwel van thuis. Reizen doe ik voornamelijk per auto of per lijnvlucht maar als het even meezit dan vlieg ik met mijn eigen toestel al is dat niet altijd evident ivm de weersomstandigheden en zeker wanneer dit verdere en noordelijke bestemmingen betreft.

Vanwaar komt jouw interesse in het vliegen?

Eigenlijk en om eerlijk te zijn heeft vliegen nooit mijn eerste prioriteit gehad en ben ik er met wat geluk automatisch ingerold. Mijn passie voor de luchtvaart lag

meer op het gebied van Skydive welke sport ik jarenlang en in de eind jaren 80 op Sanicole vrij intensief heb beoefend.

Zo nu en dan deed ik ook eens een demonstratie-sprong bij bepaalde festiviteiten en zo ook tijdens een clubuitstap naar Asperden, waarvoor Geert mij had gevraagd om mee te gaan en te springen als "publiekstrekker". We waren met een aantal toestellen vertrokken waaronder de OO-HER van Herman van Hemelen en wiens toestel als parabak zou fungeren. Tijdens, en ik mag wel zeggen deze "memorabele" clubuitstap kreeg ik verkering met Marleen, de dochter van Herman. Van het een kwam het ander en uiteindelijk heb ik op Herman zijn toestel mijn eerste vlieglessen mogen nemen waarvoor ik Herman nog altijd dankbaar ben. Met Piet en Geert als instructeur heb ik na een aantal uren op de HER-ACS-LNC-WIX en N6309D mijn opleiding met succes afgerond en kwam ik in 1995 in het bezit van mijn PPL (Nationaal). Na het behalen van mijn PPL nationaal ben ik nog een aantal jaren blijven vliegen, maar ben ik na een nieuwe verkering te hebben gekregen en na een succesvolle sollicitatie te hebben afgerond voor een nieuwe baan op het Caribisch

eiland Aruba (Nederlandse Antillen) met heel mijn hebben en houden daar naartoe verhuisd.

Vliegen kon ik er helaas niet want ik had immers maar een Belgisch nationaal brevet dat daar niet erkend werd. Tijdens mijn verblijf in Aruba werd de Europese regelgeving aangaande brevettering gewijzigd en kon ik mijn Belgisch nationaal brevet in België om laten zetten naar een JAR-brevet wat later dan weer, zoals het bleek, kon worden omgezet naar het huidige EASA brevet. Aangezien ik al een tijd niet meer gevlogen had en ik er op dat moment ook niet veel interesse meer voor had, heb ik die omzetting nooit laten doorvoeren. Achteraf heb ik daar natuurlijk heel veel spijt van want anders had ik nu gewoon mijn PPL-vergunning nog gehad. Maar goed, pech! Na ruim 2 mooie en succesvolle jaren op Aruba te hebben doorgebracht, zijn we vanwege heimwee van mijn partners kant in 2007 terug naar Europa gekomen. Eens terug in België en 's zomers vanaf mijn terras, zag ik in de avondschemering de met motor aangedreven parapantes voorbij snorren waarna de vliegmicroben toch weer begonnen te knagen. Ik had toen niet direct de intentie om weer terug op Cessna te



Dynamic WT-9 OO-H74

gaan vliegen, maar wilde, gezien mijn achtergrond met Skydive, eigenlijk een soort combinatie van de vrijheid in de open lucht van het springen én het verplaatsen van het vliegen eens ervaren. Deze combinatie vond ik in het DPM vliegen (zo'n vleugel met een trike eronder) maar na een paar lesvluchten kou en hevige turbulenties getrotseerd te hebben ben ik er maar gauw mee gestopt en heb ik maar eens een vluchtje op een ULM vliegtuig geboekt. Aangezien dit verrassend meeviel ben ik hiermee doorgedaan en heb ik uiteindelijk mijn ULM-brevet behaald.

Gaat je voorkeur uit naar een hoog- of een laagvleugel?

Ik prefereer een laagvleugel omdat dit mij het ultieme gevoel van vrijheid geeft. Een hoog vleugel geeft mij een beetje een bedompt gevoel omdat er toch nog een soort "afdak" boven je hoofd zit terwijl het bij een laagvleugel lijkt alsof je boven op de vleugel zit en volledig vrij zicht hebt in alle dimensies. De open sky boven mij geeft mij bovendien meer rust dan de hectische wereld onder mij. Maar goed, dat ervaart iedereen natuurlijk anders.

Ben je ooit van plan een eigen toestel aan te schaffen en zo ja, heb je al een voorkeur?

Aanvankelijk leek een eigen toestel veel te ver weg en voor mij niet haalbaar te zijn. Ik droomde er wel eens van, ging eens bij diverse "dealers" kijken, wist zo het kaf van het koren te scheiden en wist precies wat ik wel en wat ik niet wilde hebben. Als ik ooit een eigen toestel wilde kopen dan zou het een Dynamic WT-9 worden, maar aangezien deze bijna niet waren te krijgen of te betalen heb ik daar eigenlijk nooit meer over nagedacht en mijn uren blijven vliegen op een huurtoestel. Tot op het moment dat ik Luciënne leerde kennen en vertelde dat ik vloog.

Luciënne vond het vliegen wel leuk en spannend en na wat vluchtjes samen en ze het écht leuk begon te vinden heb ik besloten om een eigen toestel aan te gaan schaffen zodat we samen van een gedeelde hobby konden genieten.

Ik ben toen weer op zoek gegaan en na een aantal potentiële toestellen afgewezen te hebben kreeg ik opeens op een Vrijdag

morgen een interessante alert. een WT-9 in Frankrijk op het vliegveld van Persan (LFPA) net even ten noorden van Parijs. Ik meteen gebeld, in de auto gesprongen en vertrokken om te voorkomen dat iemand anders mij zou voor zijn... na een tweetal uurtjes het toestel geïnspecteerd te hebben en min of meer een akkoord te hebben bereikt, begon het tot mij door te dringen dat ik écht een eigen toestel had gekocht. Na nog wat proefvluchten en de financiële transactie afgerond te hebben was ik in het bezit van mijn eigen Dynamic WT-9 welke als call-sign de OO-H74 draagt.

De Dynamic WT-9 behoort tot de nieuwe generatie ULM toestellen welke een enorme evolutie hebben meegemaakt en welke vandaag de dag qua prestatie nog maar nauwelijks onder doen voor menig "vliegtuig". Naast een relatief lage operational cost, zitten de voornaamste verschillen nog maar in het aantal zitplaatsen en het maximale opstijggewicht.

Qua vliegeigenschappen vliegt een vliegtuig natuurlijk wel wat stabielier want met een MTOW van tussen de 472,5 en 600Kg ben je met een ULM natuurlijk wel veel meer onderhevig aan

// Aanvankelijk leek een eigen toestel veel te ver weg en voor mij niet haalbaar te zijn. //

wind en turbulentie, wat het landen van een ULM het wel een stuk uitdagender maakt.

Voor ons twee is de Dynamic WT-9 een ideaal toestel en vlieg ik er net zo veel en zo ver mee als een GA-kist. Met een gemiddelde kruissnelheid van 115 Kt en een verbruik van 16 Ltr/u (mogas) heb ik een endurance van ruim

5.5 uur met een theoretische actieradius van 1200KM/650NM en is hij daarmee voor ons snel genoeg. Daarnaast en met een bagagecompartment van 380 ltr, een autopilot en een in-flight adjustable prop met CSU levert hij het nodige comfort. Landen doe ik hem op vrijwel iedere veldje met een minimum RWY-lengte van zo'n 275 mrt.. wat natuurlijk

ideaal is voor een land als Frankrijk waar het wemelt van de kleine veldjes die vaak dicht bij de bebouwde kom en/of kustplaatsen te vinden zijn. Voor de verdere bestemmingen moeten we wel een beetje puzzelen met het gewicht aan bagage waardoor je best wel creatief wordt in het meenemen van je spullen.

Heb je ook nog andere hobby's?

Ja, ik ski graag, doe graag autorijden, motorrijden, fietsen, wandelen, terrasje pikken, bezoek graag Formule 1 wedstrijden, etc. zolang het maar gezellig en genieten is.

Zijn er ook dingen die je niet graag doet?

Ja, lang uitslapen b.v. vind ik echt zonde van de tijd want dan ben ik bang dingen te missen. Ik geniet graag van lange dagen.

Wat wil je met het vliegbrevet gaan doen, heb je al mooie plannen, tripjes en zo ja welke?

Reizen!! Want dat is waarvoor ik mijn toestel heb gekocht.

Naast de "normale" weekenden en mits het weer het natuurlijk toelaat, proberen we zoveel mogelijk lang-weekend reizen te maken met 1 of 2 keer een 8-10-daagse reizen er tussendoor.

Helaas en door de Covid



Cockpit Dynamic WT-9 OO-H74



Achteraf heb ik daar natuurlijk spijt van want anders had ik nu gewoon mijn PPL-vergunning nog gehad.



Pandemie met alle gerelateerde restricties, hebben we afgelopen 2 jaar maar weinig kunnen reizen al heb ik het afgelopen jaar toch nog zo'n 105 uur lokaal gevlogen met hier en daar een klein buitenlands tripje erdoorheen.

Verdere bestemmingen die we inmiddels hebben bezocht zijn o.a. Praag, Dresden, Elba, Avignon, Gap Taillard, Sisteron, Frejus, Fayence, Friedrichshaven, Fano, Vilshofen, de Waddeneilanden en nog heel veel andere velden in o.a. Duitsland, Frankrijk, Tsjechië, etc. Andere bestemmingen die op ons verlanglijstje staan en die we nu vanaf deze zomer willen gaan bezoeken zijn o.a. Kroatië, Corfu, Sicilië, Capri of een combinatie van deze. Indien mogelijk en als het weer het toelaat dan proberen we zo'n 10 dagen weg te zijn waarbij we dan per bestemming een paar rustdagen inplannen om wat aan sightseeing en/of strandliggen te doen.

Schiet het op met de theorie, heb je jezelf een streefdatum gesteld voor op examen te gaan?

Zoals eerder vermeld ben ik in het bezit geweest van mijn PPL maar heb deze helaas laten verlopen. Nu, en aangezien ik niet een van de lichtste ben en graag eens wat vaker een langere vakantie uitstap zou willen maken, zou het kunnen meenemen van wat meer bagage geen overbodige luxe zijn en zou een vliegtuig in dat geval wat meer mogelijkheden bieden. Echter en om mijn PPL-brevet weer terug in orde te brengen ben ik verplicht om de gehele

theorie weer opnieuw te doen en daar ben ik dan inmiddels ook weer mee gestart. Enerzijds om mijn PPL terug in orde te brengen, maar anderzijds ook gewoon om bij te blijven en gewoon weer eens alle theorie op te frissen. Al moet ik wel eerlijk bekennen dat het leren op latere leeftijd een stuk moeizamer gaat dan 30 jaar geleden. Mijn doel is om mijn theorie eind dit jaar/begin volgend terug in orde te hebben waarna de praktijk zal volgen.

Hoe heb je je 1^e solo ervaren, wanneer was die en na hoeveel uur?

Mijn 1^e solo was op 2 september 1993 na 07:55 op de OO-HER gelost door Piet Tamborijn. Tja, natuurlijk is iedere 1e solo spannend en speciaal en ik denk dat iedereen zijn eigen solo nog wel herinnerd... alleen in het toestel, de "ballast" van de instructeur weg... ja, dat vliegt natuurlijk wel lekker. Ik moet wel zeggen dat ik wel iets minder gespannen was dan m'n 1^e parachutesprong want dan spring je dus echt vanuit een comfortabel vliegtuig zo een afgrond in.

Wat was tot nu toe jouw leukste ervaring op vlieggebied.... vertel?

Naast de aerobatic vluchten die ik destijds met Luciën Plees, Jan Simons en Geert Lemmens heb mogen meemaken, heb ik heel erg genoten van onze vliegvakantie naar het Italiaanse eiland Elba in 2019. Een hele mooie vlucht via Gap Taillard, Sisteron, langs de Cote D'azur op 500 ft boven het water en

op de terugweg overzee van Elba rechtstreeks naar Avignon. Spannend maar heel mooi. Proeft ongetwijfeld naar meer...!

Heb je ook spannende momenten beleefd.... vertel?

Ja, Absoluut. Maar dan wel spannend in de zin van levensbedreigend... Ik mag blij zijn dat ik een goede engelbewaarder heb gehad die mij mijn rust heeft doen laten bewaren in een zeer kritische vliegomstandigheid. Een lang verhaal, maar heel kort samengevat; ik was samen met mijn vliegmaatje op weg naar de Fly-in van Bitburg in een ULM lestoestel van de club waar geen horizon en/of turn/ball indicator in zat. We vlogen over de Ardennen onder het wolkendek door, moesten (of eerlijk gezegd gingen) vanwege het stijgende reliëf stilaan omhoog en je raadt het al... Ineens VFR in IMC... met "Spatial disorientation" als gevolg. Ik verzeker je dat is zweten en hope. Niks geen referenties, niet buiten en niet op je instrumenten want de juiste instrumenten hadden we immers niet. Gelukkig (en dat is waarschijnlijk mijn redding geweest) had ik enige tijd ervoor een artikel gelezen van "178 seconds to live" (bezoek zeker de link onderaan dit artikel !!) waarin werd omschreven hoe het menselijk brein reageert en wat het gevolg kan zijn indien men in zo'n situatie op zijn gevoel afgaat... met dat verhaal in het achterhoofd, en wetende wat juist niet te doen, heb ik ons "straight & steady" doorheen deze zeer penibele situatie weten te

loodsen en zijn we uiteindelijk heelhuids uit deze zeer gevaarlijke en beangstigende situatie gekomen. Achteraf hebben we dit voorval natuurlijk en met diverse mensen uitvoerig besproken en hoop ik dit soort situaties nooit meer hoeven mee te maken.

Zijn jouw huisgenoten net zo geïnteresseerd om (eens mee) te gaan vliegen?

Ja, al heb ik maar 1 huisgenoot, Ik heb het geluk dat mijn partner Luciënne even vlieg minded is als ikzelf en kijken we er beiden naar uit om het weekend erop uit te trekken. Luciënne heeft naast haar behaalde (ULM) theorie-examen onlangs zelf vlieglessen genomen, maar heeft net voordat ze solo ging op een gegeven moment behoorlijk de schrik te pakken gekregen waardoor ze ervoor gekozen heeft om ermee te stoppen. Gezien haar ervaring fungeert ze nu als een volwaardige co-pilote wat het plezier en de veiligheid voor ons beiden ten goede komt.

Vanwaar jouw keuze voor Sanicole en hoe ben je hier terechtgekomen?

Toen ik een jaar of 15-16 was, werd mijn vader lid van paraclub "De Uiver" welke club gevestigd was op het militair vliegveld van Zutendaal. Als hij 's zondags ging springen mocht ik vaker mee en zo kreeg ik de smaak voor het valschermpringen te pakken. Na een keer meegevlogen te hebben als passagier in de Dornier-28 en mijn vader uit het toestel zag springen wist ik het zeker...! Dit ga ik ook ooit doen. De jaren vlogen voorbij en op een gegeven moment kwam ik in contact met iemand die op Sanicole sprong. Ik op een zondagmorgen naar Sanicole toe en toen was de keuze gemaakt. Mijn 1^e sprong deed ik op 22-03-1987 vanuit de OO-PCL (Cessna-206)

Het gevolg? Jaar in, jaar uit, ieder weekend van 's morgens tot 's avonds laat was ik te vinden op

Sanicole. Een hele mooie tijd, heel veel gelachen, veel gedronken maar vooral heel erg genoten. Op Sanicole hing altijd een warme en familiale sfeer waarin ik mij altijd heel erg heb thuis gevoeld. Vanaf medio 2002 ben ik door diverse omstandigheden minder en minder op Sanicole gekomen, maar ben nu naar zo'n 18 jaar afwezig te zijn geweest weer terug op het nest. Terug een warm welkom, maar wel heel anders. Héél veel nieuwe gezichten, mensen met een recentere historie dan ik maar met natuurlijk net zo'n leuke ervaringen en verhalen als vroeger. De afgelopen jaren ben ik van diverse clubs lid geweest, maar de vriendschap, warmte en familiale sfeer die ik op Sanicole voel heb ik nergens eerder meegemaakt... vandaar dus mijn keuze.

Link: "178 seconds to Live"

<https://www.flightsafetyaustralia.com/2016/01/178-seconds-to-live-vfr-into-imc/>



Luciënne en Ron in hun Dynamic WT-9 OO-H74

WIST JE DATJES



- ? Wim Marchall na zo'n 1500 uur zijn 3e zelfbouw project heeft afgerond en hij met zijn gloednieuwe Glasair Super 2 SFT met registratie PH-PMM binnenkort zijn eerste testvlucht zal uitvoeren?
- ? Hij naast deze FG version ook nog een RG version heeft staan wat zijn volgende zelfbouw project zal worden?
- ? Er inmiddels een aantal nieuwe toestellen aan onze vloot zijn toegevoegd of op zeer korte termijn toegevoegd gaan worden? Deze zijn o.a.: Staggerwing (N18V)
Pelican (PH-VKL)
CTMC (F-GVIR)
RV9
Pipistrel Virus SW (OO-H42)
- ? Maar er echter ook een aantal toestellen zijn weggegaan? Waaronder;
DA40 TDI (F-GUPL)
Helikopter (rood/witte)
Pottier
Piper PH28 (D-ELLK)
- ? Je bij het verplaatsen van een ULM of een vliegtuig de propeller bladen NOOIT mag vastpakken aan de uiteinden, maar direct aan de wortel NAAST de spinner?
- ? Er piloten zijn die wel 2 tot 3 keer per dag een hapje gaan eten in Brasschaat en dat deze keuken daarom wel heel bijzonder moet zijn?
- ? Er in het clubhuis en op vraag van velen diverse snacks verkrijgbaar zijn tegen €5,00 per portie (kaas, worst, olijven)? Dit in een experimentele fase zit en hier wel gebruik van gemaakt dient te worden?
- ? Ron je graag van alle informatie voorziet aangaande het poetsen en polijsten van je toestel en/of canopy?
- ? Jimmy en Frederick een schitterende vliegvakantie in Zuid-Afrika hebben gemaakt waarvan een mooi verslag spoedig zal volgen?
- ? Dat we na bijna 50 jaar voor alle gebouwen een bouwvergunning hebben gekregen?
- ? Er plannen liggen om een of een aantal nieuwe hangars te bouwen en dat mede investeerders zich mogen inkopen en dat de plannen hiervoor ter inzage liggen?
- ? Er ook gedacht wordt aan een nieuwe runway maar er prioriteiten gesteld dienen te worden?
- ? Er een aantal nieuwe redactie leden tot het Fly-Over team zijn toegetreden waaronder Jimmy, Frederick, Luciënne en Ron welke zullen bijdragen aan de Invulling van ons clubblad?
- ? Geert onlangs geconfronteerd is geworden met een inbraak in het Clubgebouw te Bantheville waarbij vrijwel alle waardevolle machines gestolen zijn?
- ? Gezien de enorme vertragingen bij het DGLV er door de club is gekozen om de PPL-Cursus te geven aan de hand van de cursusboeken van de Nederlandse uitgever Bas Vrijhof en dat men het PPL-examen in Nederland voortaan in deelexamens mag afleggen en dit de examendruk ten goede komt?
- ? Het Boek 50-jaar Sanicole nog steeds verkrijgbaar is?
- ? Een heel aantal clubleden inmiddels al een keer slachtoffer is geworden van het Corona virus maar dit in de meeste gevallen gelukkig met een sissier is afgelopen?
- ? Jimmy onlangs een zeer succesvolle gear-up voorzorgslanding heeft gemaakt die zo uit het boekje kon komen?

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
 Tel: 056/43 16 26

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

email: info@lambert-aircraft.com



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM
Whatever your mission, always fly Mission®