



# ELKE-VOOROVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

# 44

Elfde jaargang  
December 2013



## Woordje van de voorzitter

Vooreerst wil ik iedereen danken voor het medeleven en de steun bij het overlijden van mijn ma. Dat sterkt je op die moeilijke momenten.

Het is ook goed dat we geleidelijk groeien naar een goede beurtrol voor het open houden van de club. De havenmeesters doen prima werk, zij die de bar bemannen tijdens weekend evenzeer. Jaren heb ik mezelf ingezet als vrijwilliger en ik zal een deel daarvan ook wel blijven doen, maar ik denk dat het schema zoals het nu ingevuld wordt voor mij best zo gaat verder lopen, omdat ik ook met andere prioriteiten wil rekening houden.

Onze milieu-verantwoordelijken werken er hard aan om aan de strenger wordende eisen op dat vlak te voldoen. Onder impuls van Gert, Leon en Armand lopen allerlei gesprekken en zullen we, na het herstelwerk wat afwatering betreft van Gert, ons ook wapenen voor het bodemonderzoek en de overkapping van het tankplatform. Wat tanken betreft heeft ook KB ons geholpen voor de andere brandstof die de Diamond nodig heeft.

Ondertussen is de LNC aan zijn opsmukbeurt bezig en trekken we onze plan met de Diamond. Het doet ook plezier dat de inspanningen van de 'jeugd' nieuwe leden blijft aantrekken. Vandaar de oproep om deze mensen met open armen te ontvangen en laten groeien in onze Sanicole- familie.

Ook het clubhuis krijgt zijn grote beurt. De raad van beheer en het bouwteam dat Jan Larosse heeft samengesteld met structurele partners doen hun werk. In de kerstperiode zal er een nieuwe vloer gelegd worden en hier en daar een laagje verf geplaatst worden, zodat we alvast de indruk van 'new look' krijgen, na de nieuwe ingangdeur.

De 'vrolijke bende' heeft voor 14 december de traditionele kerstbarbecue georganiseerd en we hopen dat jullie daar weer talrijk aan deelnemen.

We hebben ook onze eerste levering brandstof gekregen die wat beterkoop is. Geert telt ondertussen dapper uit hoe zich dat in de verkoopprijzen kan weerspiegelen, rekening houdend met de reële prijzen van het vliegen en de toestellen.

Kortom: de club is 'on the move'. Fijne feestdagen straks en 'houd u warm'.

Nicole Plees  
Voorzitter

## LIDGELD 2014

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

### Persoonlijke verzekering 2014

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

Voor alle Belgische en/of buitenlandse geïmmatriculeerde vliegtuigen €42 (ULM's en helikopters uitgeloten)

### Betaalmogelijkheden

Contant in het clubhuis

Storting op:	KBC	735-1163135-93
Storting op:	ABN-AMRO	41 35 15 419

## INHOUD



1. Bij de cover: Mooney M-20K
2. Woord van de voorzitter Lidgeld 2014
3. Bezoek Vliegbasis Kleine Brogel
4. Alles wat u wilde weten over ATO
5. 10 vragen voor Fly-Over Uitslag doellandingen Agenda 2014
6. Zeg nooit "NOOIT"...
7. F-GUPL OPS allerlei
8. OPS allerlei - vervolg ELP test Nieuwjaarswensen
9. Antwoorden bij de vragen OO-LNC

### Redactie:

Paul Paeleman, Cees van den Hoek, Bart Verhees, Luc van de Maele, Geert Lemmens, Hilde Willems, Virginie Jorion

### Aeroclub Sanicole

Kemperbaan 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)

**Het nieuws circuleert al een tijdje...**

**Sanicole wil een ATO worden.**

**De vragen aan de toog worden talrijker: Wat is dat met die Algemene Technische Opvoeding?**

**Heten we binnenkort Aviatsko-en-nog-iets?!**

**Lees meer op p. 4**

# Bezoek vliegbasis Kleine Brogel op 02/12/2013

Maandagavond werd verzamelen geblazen aan de poorten van de vliegbasis van Kleine Brogel om, in het kader van de theorielessen communicatie, een bezoek te brengen aan de verkeerstoren onder de deskundige leiding van onze "communicatiegoeroe" Tom.



De beschikbare leden van de lichte schooljaar '12/'13, aangevuld met de beschikbare leden van de lichte '11/'12, werden om 17u45 verwacht aan de ingang van de vliegbasis.

Al gauw bleek dat Patrick een "oudgediende" van de basis was en we kregen enkele anekdotes uit lang vervlogen tijden. Na de nodige administratie kregen we de zegen van de wacht en reden we de basis binnen. Na een korte rit door het duistere domein parkeerden we naast de toren en beklommen we de smalle trap naar de controlezaal. Daar werden we hartelijk ontvangen door de aanwezigen en kregen we een deskundige uitleg over de aanwezige middelen. De meteorologische informatie, de "silent" communicatie met de ATCC van Semmerzake en natuurlijk het radarsysteem en de communicatieapparatuur.



De activiteit in de CTR van EBBL bestond op dat moment uit 1 F16 van de basis zelf die circuits draaide, een Nederlandse Cougar helikopter die rond Leopoldsborg actief was en 2 F 16's van EBFS boven pampa. Het

bleek echter onze "Lucky day" te zijn toen "NATO 1" zich meldde via de radio. "NATO 1" was een AWACS van de basis Geilenkirchen die een aantal touch & go's kwam uitvoeren. Wij verplaatsten ons van de toren naar de "bunker" waar de effectieve verkeersleiders hun verblijf hebben.

Ook hier werden we hartelijk ontvangen en kregen we tussen de communicaties door een deskundige uitleg. Het binnenpraten van een toestel aan de hand van de PAR (precision approach radar) was een indrukwekkend staaltje vakmanschap en de snelheid waarmee gecommuniceerd werd, maakte een behoorlijke indruk op "de groentjes".

We werden echter gerustgesteld, als ze communiceren met ons zouden ze het tempo naar beneden halen... Een zucht van opluchting ging door de bunker... Ons bezoek verplaatste zich terug richting controletoeren om het vertrek te kunnen meemaken van 6 F16's die op

oefening vertrokken naar de zuidelijke ardenen. We konden nog een touch & go van "NATO 1" van dichtbij meemaken tijdens onze verplaatsing, indrukwekkend. Terug in de toren volgden we de vertrekkende F'16's die met de naverbrander aan, het luchtruim kozen en we bleven deze volgen op de radar door het Belgische luchtruim.

Opnieuw behoorlijk indrukwekkend om te zien dat deze op enkele minuten ter plaatse waren om de oefening te beginnen. We namen afscheid van de aanwezige mensen en van de basis met in ons achterhoofd natuurlijk het idee dat we hier volgend jaar in September zeker opnieuw te gast zullen zijn voor een spetterende vliegshow.

Langs deze weg willen we namens de ganse groep graag Tom nog eens bedanken voor deze unieke ervaring en na een geslaagde trip naar EBBR voegen we een geslaagde trip naar EBBL toe aan onze uitstappen.



# Alles wat u wilde weten over een ATO...

*We schrijven maart 2012. Bij de clubs verschijnt plots een dringende mail in de mailboxen. Eéntje waar ik toen nog niets van afwist maar die me samen met een werkgroepje van 6 auteurs de komende 18 maanden aan het schrijven zou zetten.*

Het was Geert die me vroeg of ik namens Sanicole een vergadering wilde bijwonen van de "VVMV werkgroep ATO". Zo gezegd, zo gedaan en een paar weken later maakte ik kennis met instructeurs, piloten en bestuursleden van over heel België. Uit de méér dan 15 mensen zouden uiteindelijk 6 auteurs komen.

Waarom was dat plots zo dringend nodig? EASA had recent twee nieuwe reglementeringen gepubliceerd. Met één ervan hebben veel clubleden inmiddels kennis gemaakt:

Part-FCL heeft JAR-FCL vervangen voor vergunningen, ratings en opleidingen. Voor wat opleidingen betreft staat er in dat je voor een vliegopleiding bij een ATO moet aankloppen, een Approved Training Organisation. Met een overgangperiode tot 8 april 2015 om van je RF een ATO te maken.

Het verschil tussen beide is dat een RF (registered facility) een titel is die je als club of instructeur kan halen. Het betekent dat je een opleidingscursus geeft volgens een trainingsprogramma.

Een ATO gaat véél verder. Hoeveel verder, wordt beschreven in die andere reglementering? Die heet "Part-ORA" en gaat onder andere over organisaties die zich bezig houden met de opleiding van piloten.

Kort gezegd komt het hierop neer: wie méér dan alleen training geeft voor PPL, zweefvlieger, ballonpiloot of LAPL (nieuwe "light aircraft pilot license") moet op 8 april 2014 een ATO zijn.

Deze complexe ATO's moeten aan vereisten voldoen die voor een club niet haalbaar zouden zijn.

Vliegclubs hebben één jaar langer de tijd om van hun RF een "niet complexe ATO" te maken. Oef? Simpel kan je het moeilijk noemen... Hier is in een notendop wat we met ons VVMV clubje in 18 maanden hebben ontdekt en uitgewerkt...

Een niet complexe ATO heeft 4 "post holders" nodig. De namen doen denken aan een multinational, ze zijn namelijk standaard van vliegclub tot commerciële vliegacademie:

De Accountable Manager is de eindverantwoordelijke.

De Head Of Training is te vergelijken met de hoofdinstructeur bij een RF.

De Safety Manager draagt het veiligheidsbeleid van de club uit.

De Compliance Monitoring Manager ziet erop toe dat de wet en de procedures van de school gerespecteerd worden

Een ATO heeft 3 manuals nodig. Dit was de hoofdbrok van het werk wat we binnen de werkgroep hebben geleverd: reglementen bestuderen en template manuals voorbereiden. Inclusief overleg, correcties en overleg met DGLV heeft het ons anderhalf jaar zoet gehouden!

Als alles goed gaat staan er straks in het clublokaal licht aangepaste versies van deze manuals. Diepe zucht...samen goed voor 300 pagina's procedures:

Een training manual per opleidingscursus, over de inhoud van de theorie en praktijkopleiding en alle nuances die erbij komen kijken.

De operations manual over vluchtvoorbereiding, weight en balance en performance berekening, de clubinfrastructuur, eigenschappen van onze vliegtuigen, training area's rond het vliegveld enz...

De Organization Management Manual waarin beschreven staat hoe we als club georganiseerd zijn – wie doet wat? Ook het veiligheidsbeleid en hoe we zorgen dat we in orde zijn met onze eigen procedures wordt hier beschreven.

Heb je de exotische afkortingen TKI of FI wel eens gehoord? Een theorie-instructeur wordt een TKI (theoretical knowledge instructor) en een vlieg-instructeur wordt een FI (flight instructor).

Wanneer gaat die alles bij Sanicole vorm krijgen? Onze voorzichtige planning gaat uit van eerste helft 2014.

We zullen eerst onze kandidatuur moeten stellen bij DGLV en daarna stap voor stap alle formaliteiten moeten vervullen. Eens alles goedgekeurd, krijgen we een ATO certificaat waarop de opleidingen vermeld staan die we mogen geven.

Wat gaan we de komende maanden zien veranderen?

Theoretisch gelden de manuals alleen voor wie bij de opleiding betrokken is. Maar onder het motto "safety, just culture", moeten wij het goede voorbeeld geven, aan de leerlingen die netjes hun weight & balance berekenen en meteo en NOTAMS checken.

Er zal een aankondigingsbord met "safety messages" verschijnen.

Er zullen gaandeweg nieuwe formulieren verschijnen, waarvan we sommige sinds kort al gebruiken. Op het logo na zijn deze standaard voor alle ATO's in België.

Sommige leerlingen hebben al één van de drie "progress tests" afgelegd: pre-solo, pre-solo navigatie of final progress test (net voor je praktijkexamen).

Tenslotte het belangrijkste van al:

met of zonder manuals en post holders, we blijven een club met een gezellige sfeer!

# 10 vragen voor de Fly-Over

1. Wat meet een DME?

- a) Horizontale afstand tot een radiobaken.
- b) Hoogte boven een radiobaken.
- c) Slant distance.
- d) Doppler effect.

2. Waar vind ik informatie over een prohibited area in Frankrijk?

- a) Uitsluitend in de Jeppesen VFR manual.
- b) In de AIP France, bij GEN.
- c) Uitsluitend in de NOTAMS.
- d) In de AIP France, ENR, en in de NOTAMS.

3. Waar is er risico op ijsvorming?

- a) In een wolk, 2000 ft beneden de freezing level.
- b) In een regenbui, temperatuur +3 en dauwpunt -2.
- c) In een regenbui, temperatuur -8.
- d) In een cirrus wolk.

4. Je hebt op navigatie een steile bocht gemaakt om verkeer te vermijden. Vergeet dan niet:

- a) Je kompas terug te "swingen".
- b) Je hoogtemeterinstelling na te kijken.
- c) Je richtingsgyroscop te checken met je kompaskoers.
- d) ATC in te lichten.

5. Je hebt geen vliegplan nodig om:

- a) Een TMA te kruisen.
- b) Een CTR te kruisen.
- c) Van EBLE naar EHMZ te vliegen.
- d) In België op FL70 te vliegen.

6. De pitotbuis van je C172 is dichtgevroren op 5000 ft. Je daalt om te komen landen. Welke verwarrende info kan je krijgen?

- a) IAS 20 kts en toch geen stall warning.
- b) IAS 150 kts in horizontale vlucht met een hoge neusstand.
- c) Hoogtemeter blijft hangen.
- d) Vertical speed blijft op 0 ft/min.

7. Hoeveel magneto's heeft de Diamond DA40 TDI ?

- a) Twee.
- b) Eén.

- c) Eén per cilinder.
- d) Het toestel is niet uitgerust met magneto's.

8. Het effect van een te laag octaangetal is:

- a) Kans op detonatie.
- b) Verhoogd risico op carburatorijs.
- c) Dit is ongevaarlijk, de bedrijfstemperatuur zal wel laag zijn.
- d) Roetneerslag in de cilinders.

9. Het gebruik van flaps zal nooit leiden tot:

- a) Een toename van de invalshoek.
- b) Een toename van de draagkracht.
- c) Een toename van de weerstand.
- d) Een toename van de fijnheid.

10. Een kruis op de grond in de buurt van een groep mensen in nood betekent:

- a) Alleen voor helikopters: terrein niet geschikt als landingsplaats.
- b) Graag voorraad droppen.
- c) Medische hulp nodig.
- d) Geen hulp nodig.

## UITSLAG DOELLANDINGEN

1. wim	11.2m
2. gerry	15.2m
3. bert	18.3m
4. peter	21.0m
5. hans	24.3m
6. leon b	40.5m
7. jan	75.0m
8. rob roosen	75.5m

**PROFICIAT IEDEREEN !!!**

## AGENDA 2014

**Vliegveld gesloten van maandag 23 december tot vrijdag 3 januari, terug open zaterdag 4 januari**

**zondag 5 januari**

Nieuwjaarsreceptie van 17u tot 21u

**donderdag 23 januari**

Vergadering havenmeesters om 19u30

**donderdag 23 januari**

Vergadering instructeurs om 20u30

**zaterdag 1 februari**

Werkdag van 9 tot 14u

**zaterdag 1 maart**

Werkdag van 9 tot 14u

**donderdag 1, vrijdag 2 en zaterdag 3 mei**

Fietstocht Bantheville

**zondag 4 tot donderdag 8 mei**

Vliegweek Bantheville

**zaterdag 10 mei**

Werkdag van 9 tot 14u

**vrijdag 16 mei tot zondag 18 mei**

Vliegveld gesloten opendeur landcomponent

**vrijdag 16 mei tot zondag 18 mei**

Bantheville

**zaterdag 31 mei**

Rally

**zaterdag 7 juni**

Werkdag van 9 tot 14u

**zondag 8 juni**

Asperden

**zaterdag 5 juli**

Werkdag van 9 tot 14u

**zaterdag 2 augustus**

Werkdag van 9 tot 14u

**zaterdag 6 september**

Werkdag van 9 tot 14u

**13 en 14 september**

Vliegshow Kleine Brogel

**zaterdag 4 oktober**

Werkdag van 9 tot 14u

**zaterdag 8 november**

Werkdag van 9 tot 14u

## Zeg nooit "NOOIT" ...

**H**et was een rustige dag die bewuste zondag 24 november 2013. Ik was samen met Guido Claesen een vluchtje gaan maken. Op de terugweg gaf ik het stuur over aan Guido. Na een tijdje waren we onder de 1400 voet gezakt en ik maakte er Guido attent op dat ik liever wat hoger zou vliegen omdat de Glasair geen goede glijeigenschappen heeft power-off.

Korter bij het vliegveld gekomen heb ik de stuurknuppel weer overgenomen en voorgesteld om even te demonsteren hoe snel dit vliegtuig beneden is bij een engine failure. Ik doe dit regelmatig maar de allereerste keer met de 08 in gebruik.

Ik ben naar 2000 voet boven het veld gegaan, even nog in formatie met Paul Jansen en de Glasair III. Ondertussen had ik het gas teruggebracht naar idle en de snelheid naar 104 kts, best glide. Vanaf toen is alles fout gegaan, als men wil spreken van opvolgende problemen. Ik noem ze even op.

1. Ik was reeds voorbij het munitiedepot alvorens ik dit besepte. Ik kon het zelf niet zien met mijn passagier. Niet goed, ga niet door!
2. Ik moest rond het depot vliegen, wat te ver was om goed te zijn. Niet goed, ga niet door!
3. Ik kwam vrij laag in base, en had de wind recht vanvoor. Niet goed, ga niet door!
4. Toen ik dan boven de dwarspiste kwam met nog ongeveer 350 voet, en de mogelijkheid dat ik op het gras zou kunnen landen, was ik vastbesloten te landen. Niet goed, doe dit alleen als het echt is!
5. Wielen en flaps naar beneden, de snelheid teruglaten gaan tot 75 kts en zachte bocht richting 08, Goed maar te laat!

Op dat ogenblik is alles zeer snel heel fout gegaan. Bij het "bijna" voor de baan 08 komen, heb ik gecontroleerd of

ik 3 groene lichtjes had ter bevestiging dat de wielen beneden waren, dan terug naar de drempel gekeken om mijn positie nogmaals te bevestigen. Op dat ogenblik voelde ik dat het vliegtuig in zijn geheel begon door te zakken. Ik heb snel naar de snelheidsmeter gekeken en deze gaf nog slechts 65 kts aan. Ik schatte onze hoogte toen nog ongeveer 10 meter. Ik heb onmiddellijk de stuurknuppel naar voor gedrukt om een stoll te vermijden (59kts) om dan in een bijna vloeiende beweging over te gaan naar het afronden van het vliegtuig. Wij zijn met het rechter hoofd wiel eerst neergekomen, gevolgd door het linker en vervolgens het neuswiel. In principe nog een perfecte landing, was het niet dat het met een impact van 4 G was. Het linker hoofd wiel heeft deze krachten niet kunnen weerstaan en is afgebroken. Dit heeft het vliegtuig zijdelings doen glijden, waar het onderstel niet tegen bestand is met alle gevolgen van dien. Na 50 meter stonden we stil.

Sommigen piloten gaan zich afvragen waarom ik geen vol gas gegeven heb en een doorstart gemaakt heb? Wel, in normale omstandigheden is dit inderdaad de procedure die ik zou toepassen. Ik had dit dan veel eerder in de oefening moeten doen. Dat stadium waren we echter reeds voorbij. Ik heb echter bewust beslist om dat in de laatste fase niet te doen om drie redenen. Een zeer korte tijd om te reageren, een resterende hoogte van minder dan 10 meter en daar bovenop de daalhoek van 2500 voet per minuut, alvorens het afronden. Tel deze drie op en het

vliegtuig zou naar mijn bescheiden mening nooit voldoende hoogte gehad hebben om uit deze parabool te komen met volle vermogen. De voorwaardse snelheid zou veel groter zijn en de impact vermoedelijk groter. Wie zal het zeggen ??

Zeg in ieder geval nooit "nooit" Ik zal dit laatste op hoogte uittesten zodra het vliegtuig hersteld is. Je hoort er nog van! Wij verwachten tegen maart weer te vliegen met 00-147. Nog veel vlieggenot and be safe !

Wim Marchal



## F – GUPL

Om de tijd te overbruggen, waarin de LNC buiten gebruik is, hebben wij een Diamond DA 40 TDI gehuurd. Tot heden horen wij enkel en alleen lovende geluiden over dit vliegtuig.

Verskillende piloten zijn uitgecheckt en kunnen er alleen mee aan de slag.



Alle piloten zijn met nadruk gewezen op het belang van de W/B en van de opstijgprestaties van het vliegtuig. Het vliegtuig mag slechts gevlogen worden met 3 personen aan boord en met een beperkt gewicht op de achterbank. (zie POH en neem notitie van het clubreglement)

Het vliegtuig is omnium verzekerd met uitsluiting van de eerste € 5.000,-. Als het vliegtuig volgens normale, toegelaten gebruiksvoorwaarden wordt gebruikt, stelt de club zich garant voor dit bedrag.

In de huurovereenkomst staat ook vermeld dat het vliegtuig na de vlucht schoongemaakt dient te worden.

Wij zullen emmer / spons en zeem in hangar 6 klaarzetten.

Zoals reeds vermeld MOET het vliegtuig met 3 personen binnen- en buitengezet worden. Het vliegtuig laat zich niet gemakkelijk sturen op de grond en er is weinig overschot aan ruimte tussen de vleugeltippen en de deurstijlen. Aarzel niet om hulp te vragen.

## OPS allerlei

### Vliegtuigen schoon achterlaten

Het vraagt een kleine aanpassing van uw gewoonte om het vliegtuig niet achter te laten, zoals u eruit bent gestapt.

Veel piloten, m.n. zweefpiloten, poetsen hun vliegtuig na de vlucht. Dit is een goede gewoonte om over te nemen. Laten we ons materiaal koesteren, het bespaart geld en het verhoogt vliegplezier en veiligheid.

### Milieu

Van de Militaire dienst 4 RCI, die ons de vergunning geeft om het terrein te gebruiken, moeten wij ons z.s.m. in orde stellen met een aantal milieuverplichtingen.

- Regen- en sanitairwater moeten gescheiden afgevoerd worden. O.l.v. Gerry Willems worden de afvoeren van het regenwater omgeleid, zodat het regenwater niet samen met het sanitairwater in de IBA terechtkomen.

- We moeten een IBA laten plaatsen. Dat is een eigen zuiveringsstation, dat sanitairwater zuivert voordat het geloosd wordt in de vrije natuur.

- Er mag geen regenwater afgevoerd worden via de eco-drain in het tankplatform. Bij Armand Busse ligt inmiddels een oplossing op de tekentafel.

- Er worden grondboringen uitgevoerd om aan te tonen dat de bodem schoon of plaatselijk vervuild is.

Gert Hendrickx

### Leslokaal

De eerste maanden van het nieuwe jaar willen we het kantoor, dat zich achter de briefingruimte bevindt enigszins aanpassen en in gebruik nemen als leslokaal.

Bert van Gossum doet zijn best om ons aan een glazen deur te helpen om

gemakkelijker toegang te krijgen tot het "nieuwe" leslokaal "

### Havendienst

Dit jaar zijn we gestart met 7 dagen per week open te zijn.

De havendienst en zijn voornamelijk uitgevoerd door Gilbert Buekenberghs, Jan Gielkens, Pedro Martinez, Armand Bussé, Nicole Plees, Vic Mardaga, Cees van den Hoek en Piet Tamborijn. Namens alle piloten bedankt voor deze inzet.

In 2014 zetten we deze traditie verder, maar we zullen na de evaluatie van deze proefperiode waarschijnlijk het systeem zodanig aanpassen dat clubhuis en vliegveld, gedurende een gedeelte van het jaar op oproep geopend wordt door de dienstdoende havenmeester, omdat is gebleken dat er het voorbije jaar, regelmatig dagen zijn geweest dat er niemand naar de club is gekomen.

Wij houden u op de hoogte van evt. aanpassingen.

## Bardienst

Dit jaar zijn we ook gestart met de bardienst te laten verzorgen door clubleden. Veel clubleden hebben alleen of met hun echtgenote, een of meerdere keren geassisteerd achter de bar. In het begin was dit voor alle partijen even wennen en aanpassen, maar dit is wel de oplossing, die we het komende jaar willen verder zetten. (Veel clubleden hebben dit met plezier gedaan)

Wij begrijpen heel goed dat deze taak niet iedereen ligt. Maar dat betreft een kleine minderheid van de leden en we hopen dat u zich enkele keren op de lijst voor 2014 inschrijft.

We hebben ondervonden dat veel rekeningen bleven openstaan op het einde van de dag, omdat de bardienst door twee ploegen na elkaar werd gedaan. Daarom hebben we besloten

om zoveel mogelijk onmiddellijk te betalen en niet te laten opschrijven.

Geert

## Geslaagden

Wim Van Malcot is geslaagd voor zijn PPL. Proficiat!

Solisten

Sjors Janssen  
Rob Roosen  
Renzo Marcus  
Jean-Paul Janssens  
Marc Waerzeggers  
Patrick Christiaens  
Laurens Willems

## Oproep aan alle leden

De Fly Over wordt gemaakt door leden en voor leden. Dus heb je een

vliegreisje gemaakt? Heb je een ander nieuwtje dat het vermelden waard is in de Fly Over?

Laat het ons weten op [redactie@eble.be](mailto:redactie@eble.be)

## Uitbreiding website

Vanaf 6 januari is het mogelijk om uw persoonlijke gegevens in te geven en aan te passen via onze website. Dit zou heel wat administratie moeten vereenvoudigen. Zo kunnen we alle brevetten en keuringen up to date houden via een simpele muisklik.

## OPS-nieuws ELP-test

Zaterdag 3 maart 2014 zijn mevrouw Michaella Nys en meneer Paul Van Haesendonck bij ons in het clubhuis om ELP-testen af te nemen.

Clubleden die een verlenging van hun ELP-test willen / moeten doen en leerling-piloten die binnen afzienbare tijd hun praktijk-examen afleggen kunnen zich aanmelden door hun naam op de lijst te vermelden die in het clubhuis hangt.

Er is afgesproken dat mevr. Nys een maand van te voren doorkrijgt wie deelnemen. Dit is voor haar planning en om de namen van de kandidaten tijdig door te kunnen geven aan het Directoraat generaal Luchtvaart.

*Zalig Kerstfeest  
en  
voorspoedig  
2014*

*Ons leven zou hemels zijn  
als we op elk moment  
de juiste wolken zonden vinden  
dat 2014 een jaar mag zijn  
waar carok het sleutelwoord zal zijn*



*Beste wensen van bestuur en redactie*



# Antwoorden bij de vragen

# 00 – LNC

1.c, 2.d, 3.c, 4.c, 5.b, 6.a, 7.d, 8.a, 9.d, 10.c

## En waarom?...

1. DME meet de afstand van je vliegtuig "schuin omlaag" naar het bakken. De technische term is "slant distance".
2. Info over prohibited, danger en restricted area's, alsook gebieden met paradrop, glider activity en dergelijke, vind je in de AIP sectie enroute bij "navigation warnings". Dringende wijzigingen of onverwachte activiteit van een gebied vind je in de NOTAMS. Idem wanneer de AIP aangeeft "activity announced by NOTAM".
3. In a en b is de buitentemperatuur positief dus geen ijs op de cel van je vliegtuig! In een cirrus wolk zitten ijskristallen die zicht gedragen als stof en geen ijs geven. Antwoord c is een levensgevaarlijke situatie, je vliegt door onderkoelde regen wat severe icing geeft. Nooit doen!
4. Een kompas "swingen" is het opnieuw afstellen door een onderhoudsbedrijf, aan de hand van een moederkompas. Je hoogtemetersinstelling heeft niets met een bocht te maken. Hopelijk had je ATC clearance om de bocht te maken en moet je hen niet achteraf inlichten (oops...). Het is een goede gewoonte om na elke bocht op navigatie even te checken of kompas en directional gyro nog overeen komen. Dat vermijdt fouten.
5. FPL is nodig voor een internationale vlucht (antwoord c), een vlucht door gecontroleerd luchtruim (antwoord a en d – dat laatste omdat er in België geen ongecontroleerd luchtruim meer is boven 4500 ft). Maar voor b moet het niet: "a pilot is not required to use the flight plan form for the purpose of obtaining an ATC CLR for a FLT to be provided with AD control service only". Zie AIP ENR 1.10.
6. De totale druk op 5000 ft zit gevangen in je pitotbuis. Je daalt waarbij de statische druk stijgt. Het verschil tussen de statische druk en de totale druk zal steeds kleiner worden dus je snelheidsmeter geeft steeds minder aan. Dus a is het juiste antwoord. Die 20 kts is totaal fout maar leidt tot verwarring.
7. Een diesel heeft geen ontsteking nodig op de gloeibougies na... dus geen magneto's!
8. Gevaaropdetonatie, het octaangetal geeft de "kloptvastheid" van fuel aan: hoe goed hij bestand is tegen detonatie. Een te laag octaangetal tanken is levensgevaarlijk!
9. Zodra je flaps zet nemen lift en weerstand toe. Echter de verhouding lift/weerstand, de fijnheid, zal steeds nadeliger uitvallen dan in "clean" configuratie. Iets slechter bij lage flap standen, veel slechter bij full flaps wanneer je bewust veel weerstand wil om steil te kunnen dalen.
10. Een truukje voor de symbolen is: V betekent "hulp nodig" (vraag hulp). X betekent medische hulp nodig (lijkt op het Rode Kruis). Y betekent "ja" (yes) en N betekent "nee" (no).

De LNC is volledig kaal gemaakt (ontdaan van de oude verf).

Het vliegtuig ziet er strak en glimmend uit. Er is geen corrosie te bespeuren. Natuurlijk komen er toch dingen aan het licht die verholpen moeten worden. Er zijn een beperkt aantal klinknagels te ver afgeschuurd bij de vorige spuitbeurt. Die nagels moeten vervangen worden. Verder moeten er 2 platen vervangen worden, omdat die te sterk zijn aangetast door de tijd. Ook de geleidingen van de flaps worden vernieuwd. Het is namelijk jammer als dit binnen korte tijd na ingebruikname van het vliegtuig moet gebeuren en hierdoor het spuitwerk wordt beschadigd.

Op onderstaande foto's ziet u het resultaat.

Waarschijnlijk is de LNC rond maart weer in gebruik.

Wij houden u op de hoogte.



# LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

VERKOOP — INSTALLATIE — SERVICE

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



### Garmin GTN750 & GTN650

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

### AvMap EKP-5

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



**VFR & IFR  
 APPROACH  
 KAARTEN  
 STANDAARD**

**Bezoek onze showroom  
 voor een demo**

### Garmin G500 & G600

Gecertificeerd glass panel voor retrofit installatie

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



### Trig Avionics TY91

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



### Trig Avionics TT21

- Mode S transponder
- Geïntegreerde encoder



### Aspen Evolution Flight Display EFD 1000

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



**Bose Headset A20**

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



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®*