



Flightletter

Vliegclub Flevo - Lelystad Airport

januari 2006



Aeromedisch Instituut

Voor veilig en gezond vliegen



Surf voor uitgebreide informatie of het maken van een afspraak naar www.aeromed.nl of bel de afsprakenlijn (020) 649 34 00.

Erkend keuringsinstituut voor al uw vliegmedische keuringen met vestigingen op Schiphol-Oost en in Hilversum.

 **KLM arbo services**

Aeromedisch Instituut is een afdeling van KLM Arbo Services bv

computersystemen

aanleg netwerken

telefooncentrales

copiers & faxen

internetdiensten

printers & scanners

support & service

digitale camera's

cursus & training

verhuur PC & beamer

reparatieafdeling

Exact & King software

Voor een goed draaiend onderling contact

VANESSEN C&C is een specialist op het gebied van netwerkaanleg en biedt totaaloplossingen aan zoals: assemblage en configuratie van file-servers, patchkasten en werkstations. Het aanleggen van bekabeling voor netwerken en telecommunicatie behoort ook tot de mogelijkheden. Daarnaast hebben wij Windows 2000 en Novell gecertificeerde specialisten in huis om uw netwerk te beheren en te supporten. Bent u toe aan een vernieuwing of uitbreiding, neem dan eens vrijblijvend contact met ons op.

VANESSEN
computers & consultancy





Flightletter wenst u veel Happy Landings in 2006!

Inhoud

- p.2 Van het bestuur (René Schel)
- p.4 De huisvesting (Dolf Koelbloed)
- p.6 Flightletter vloog met de Diamond DA40 TDI (Hans Meijdam)
- p.11 Wat deed ik fout? (Dolf Koelbloed)
- p.12 Flight Operations (Theo Dorrestijn)
- p.14 Vliegende cirkelzagen (Theo Dorrestijn)
- p.16 PPL examenverslag (Nico Bink)
- p.18 Van de vlietschool (Charles Kunst)
- p.20 Geslaagden en solo's (Charles Kunst)

Van het bestuur

Op het moment van lezen zijn we in het nieuwe jaar beland. Op het moment van schrijven zit ik echter nog altijd onder de kerstboom. Toch zijn wij allen nog zeer druk in de weer; met de nieuwbouw, de financiën, het on-line reserveringssysteem en met onze vloot.

Gevlogen wordt er helaas nauwelijks. Het zijn grijze dagen. Terugkijkend op het afgelopen jaar v.w.b. gevlogen uren moeten we vaststellen, dat het weer zowel in het voorjaar als in het najaar behoorlijk wat roet in het eten heeft gegooid. Als je in het reserveringenboek kijkt (inmiddels aangeboden aan een museum) zie je, dat mensen in veel gevallen wel gepland stonden, maar niet hebben kunnen vliegen vanwege omstandigheden als „31020G30KT 2000 FEW005 SCT008 BKN011 OVC012 07/07 Q994” en andere nare varianten van METAR's.

Met het nieuwe reserveringssysteem on-line (<https://login.flightschedulepro.com/>) denken wij overigens veel beter inzicht te kunnen krijgen in actuele en voorgenomen vliegbewegingen. Maakt u er allen inmiddels gretig gebruik van? Denk nog wel even aan het verzoek van Theo Operations, om ook nog te bellen met de club, zodat de flightofficer nog even kan schaduwen met het boek voordat dit in handen van een conservator gegeven wordt.

U kunt zich herinneren wat ik in de vorige Flight-letter heb gemeld m.b.t. onze toekomstvisie: alleen grote, hechte vliegclubs zullen overleven.

Daarop ingaande stel ik vast, dat wij nog altijd, zij het mondjesmaat, aan het groeien zijn. Daar zijn wij erg blij mee. Dat wij nog altijd hecht zijn, daar zijn wij trots op. Ik heb grote bewondering voor de flightofficers, die nog altijd tussen de verhuisdozen zitten en wel vliegtuiggeluiden horen, maar geen vliegtuigen kunnen zien. Angstvallig in de richting van de gashaard kijkend, want o wee als die het begeeft. Ook u, die zondags als duty-pilots opdraven, petje af! Ook met jullie hulp houden wij het spul draaiende. Voor diegenen die in de loop van dit jaar weer eens aan de beurt zijn; zie er naar uit, want het is bere-gezellig op de vroege zondagmorgen en als je naar huis rijdt zal je een voldaan gevoel hebben. Het bericht aan alle vrijwilligers binnen onze club is DANK voor uw aanhoudende clubliefde, het wordt zeer gewaardeerd! Nu gaan we het hebben over uw beloning.

Want refererend aan dat zelfde artikel; hoever is de gezelligheid eigenlijk nog te zoeken? Welnu, het komt eraan. Allereerst de nieuwjaarsbijeenkomst op vrijdagavond de 20e januari as, vanaf 19.30 uur in restaurant Hajé en het luchthavengebouw op het veld. Wel komen hoor!

Daarna zullen er nog slechts enkele weken ongemakken bestaan. De oplevering van de hangaars komt eerst, gevolgd door het clubgebouw. Wij zijn overigens nog steeds in dubio over het aantal lagen. Er is nog steeds een kleine kans dat wij niet over twee jaar of later, maar zelfs nu nog zullen besluiten een derde laag op het gebouw te zetten; het meest oorspronkelijk plan. Dit hangt

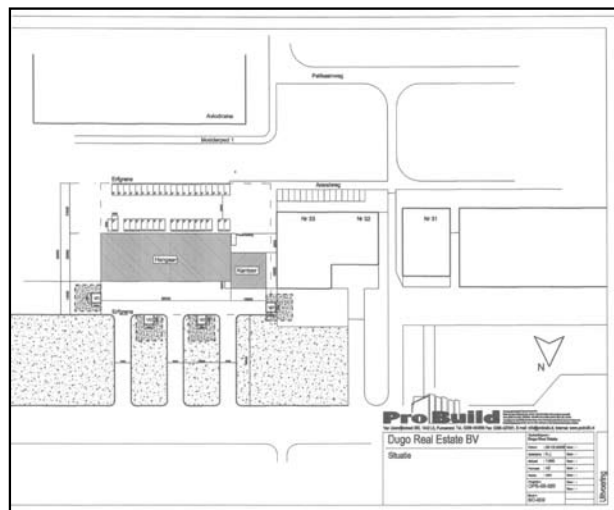
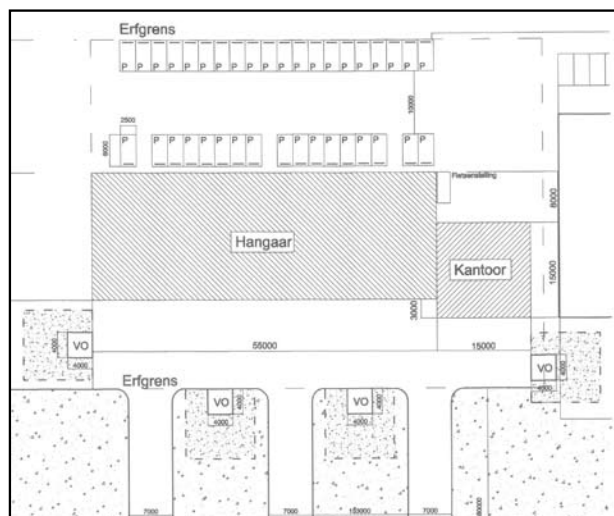
af van het aantrekken van een geschikte mede-huurder, waarmee wij nog steeds bezig zijn. Wat ons nu het meest parten speelt is echter, dat de infrastructuur om onze nieuwe vertrekken heen nog niet is gerealiseerd. In het plaatje, dat bij dit artikel is gevoegd, kunt u zien dat het wel héél professioneel wordt; 1895 vierkante meter geasfalteerde platform en drie inritten. De totale realisatie staat ruwweg gepland op 1 april 2006. En wat dan? Feest! Samen met de Paraclub Flevo beraden wij ons op de openingsceremonie en –festiviteit(en).

Niet lang daarna zullen wij u ook oproepen voor de jaarlijkse ALV. Het is dan weer aan ons om u op interactieve wijze te informeren over de stand van zaken binnen onze club. De jaarrekening, nieuwe bestuursverkiezing en alles wat verder ter tafel komt.

Voortbordurend op de vorig jaar gehouden enquête zullen wij u ook betrekken bij onze daden en verdere plannen op het gebied van onze luchtvloot. Inmiddels vliegt dan tenminste al één van onze kisten op mogas en zullen wij met u van gedachten willen wisselen over de ervaringen met dieselkisten om ons heen. Enfin, u leest dat wij niet stil zitten en dat wij ons blijven verheugen in uw betrokkenheid en steun. Ik wens u mede namens de overige bestuursleden een voorspoedig 2006!

Met vliegende groeten,

René Schel - voorzitter



de huisvesting

De nieuwbouw vordert, iedereen heeft zich daar de laatste maanden van kunnen overtuigen. Inmiddels staan de hangaars er en zijn dicht, de roldeuren zijn er ingehangen. Als het weer het toelaat wordt binnenkort het asfalt voor het platform gelegd, alsmede voor de uitritten naar de taxibaan. En ook het werk aan het hoofdgebouw vindt zijn weg.



Maar om nu te zeggen, dat we binnenkort kunnen gaan verhuizen, dat blijkt wat al te optimistisch. Wanneer dan wèl? De verwachtingen zijn gericht op maart 2006. En wat doen we in de tussentijd? Onze tijdelijke huisvesting blijft, net als in de afgelopen maanden, voorlopig gevestigd in het lokaal bij de Paraclub Flevo. Hoewel de huur door huurder PCF per 1 januari 2006 was opgezegd, heeft penningmeester Paul Gommers van PCF met de eigenaar van het gebouw de afspraak kunnen maken, dat zowel PCF als VCF gebruik van het pand kan blijven maken tot eind maart 2006. En daar zijn we gelukkig mee. Gelukkig met de medewerking van de eigenaar, gelukkig met de doorgaande gastvrijheid van PCF en opgelucht, dat ons een tussentijdse verhuizing naar een nog niet opgeleverde en koude hangaar bespaard blijft. Het nieuwe jaar begint dus goed. We zitten, waar we zitten en de kachel brandt.

Dolf Koelbloed







Na een aantal vliegtuigen van clubleden te hebben voorgesteld in deze column kan ik u in deze aflevering voorstellen aan een collectief aangeschaft vliegtuig waar ik ook aan heb meegedaan. Geen interview dus dit keer, maar een verhaaltje over mijzelf.

Een jaar geleden interviewde ik Richard Lakerveld in de Flightletter over de Katana PH-FLK. Tijdens dat interview en de bijbehorende vlucht raakte ik wel geïnteresseerd om mee te doen in gedeeld eigendom van een vliegtuig. Een paar maanden later belde Richard mij op dat er een aandeel in de Katana te koop werd aangeboden. Ik heb daar toen serieus naar gekeken, maar toch besloten het



niet te doen. Ik hoorde toen dat het oude plan om een Diamond DA40 met dieselmotor te kopen weer afgestoft werd en heb mij toen als belangstellende aangemeld. De DA40 TDI zou nieuw worden aangeschaft, wat in mijn ogen het risico voor verborgen mankementen zou verkleinen. Je hebt immers twee jaar garantie.

Voorlichtingsbijeenkomst

De volgende concrete stap was een voorlichtingsbijeenkomst op het vliegveld. Hierin werd een concreet plan voorgesteld wat in het kort hierop neerkwam:

Er wordt een nieuwe “Stichting DA40 flyers” opgericht, volgens hetzelfde concept als de reeds bestaande “Stichting Diamond Flyers” en “Stichting Katana Flyers”. Een stichting heeft geen leden, dus je hoeft ook geen ledenvergadering te houden. Het geeft het bestuur meer handelingsvrijheid. Die vrijheid wordt vervolgens ingeperkt door de statuten, omdat je als participant in de stichting enige zekerheid wenst. De stichting wordt immers eigenaar van het vliegtuig en heeft deze in

beheer.

Wie mee wil doen koopt een participatie en mag alleen dan optreden als Pilot In Command. Een participatie mag later wel weer doorverkocht worden. Er wordt een maximaal aantal participanten in de stichting vastgesteld. Bij opheffing van de stichting wordt de kist verkocht en worden opbrengst en andere gelden van de stichting gelijk verdeeld over de participanten.

De kosten

Het vliegtuig wordt dus op een andere manier aangeschaft en afgerekend dan we bij de club gewend zijn. Bij de club betaal je een prijs per uur en daar zit werkelijk alles in en je loopt ook geen enkel financieel risico.

Bij de DA40 is de aanschafprijs en het eerste jaar vaste kosten door de 22 participanten gezamenlijk in een keer vooraf betaald. Vervolgens betaalt iedereen vanaf volgend jaar een jaarlijks bedrag voor stalling, verzekering en administratie van momenteel ongeveer 550 Euro per jaar. Hierboven geldt een tarief per vlieguur, voor brandstof, regulier onderhoud en de reservering



voor een nieuwe motor en propeller. Om te beginnen is dat vastgesteld op 55 Euro per uur. Mochten er onvoorziene reparaties nodig zijn, die niet door de verzekering worden gedekt, dan worden de kosten daarvan omgeslagen over de participanten. We reserveren niet voor het vervangen van het vliegtuig, aan het einde van zijn levensduur (er zit overigens geen urenlimiet op het airframe). Dat mag iedereen zelf doen. De constructie van een groot bedrag investeren en per jaar de vaste kosten direct betalen, nodigt uit om nog eens een rondje te gaan vliegen, omdat het uurtarief daarna laag is. Vlieg je per jaar maar weinig, dan is dit echter een dure manier van vliegen.



Het vliegtuig

Ze zeggen wel eens “If it looks good, it flies good” en gelukkig voor mij klopt dat in dit geval. Ik had namelijk besloten om mee te doen, zonder dat ik zo’n toestel ooit had

aangeraakt. Ik had er het nodige over gelezen en gesproken met mensen die er al wel in hadden gevlogen en dat gaf me de indruk dat het met de vliegenschappen wel goed zou zitten. Mijn eerste echte kennismaking was een bezoek met drie mede participanten aan de Diamond fabriek in Oostenrijk, waarbij we een rondleiding kregen van het hele productieproces en ook ons eigen vliegtuig al zagen staan, terwijl het nog niet af was. Toen heb ik ook voor het eerst gevlogen, waarna het wachten op de afleverdatum nog moeilijker werd. Al tijdens de start werd mij duidelijk dat de “slechts” 135 PK in combinatie met de constant



speed propeller voldoende waren om mee te vliegen. We startten in Wiener Neustadt met 7 knopen rugwind vanaf de eerste intersectie, waardoor we 800 meter baan hadden. Dat ging met 4 volwassen kerels nog prima en we klommen met ongeveer 400-500 ft per minuut. De landing was in het begin even wennen, omdat het panel veel lager zit dan in de Cadet, denk je dat je meer moet afvangen. Vliegen met een stick in plaats van een yoke en op de grond sturen met de afzonderlijke remmen vond ik niet moeilijk.

Qua walk around is het simpeler dan de Cadet, omdat je de cowling er niet af krijgt. Alleen de olie moet je even controleren, maar omdat het in feite een omgebouwde Mercedes autodieselmotor is, verbruikt hij niet veel. Wat wel onhandig is, is het visueel controleren van de hoeveelheid brandstof. Volgens de checklist mag je dat gewoon aan de hand van de niveaumeters doen, maar die dingen vertrouw ik nooit helemaal. Er hoort een peilglas bij het vliegtuig, wat je op de fuel drain plug aansluit en dan, via de wet van de communicerende vaten, exact de hoeveelheid brandstof aangeeft. Wil je echter geen naar jetfuel ruikende vingers, dan laat je hem beter voltanken bij de fueltruck. Dan weet je ook hoeveel kerosine je bij je hebt. De cockpit inspectie en de run-up zijn minder omvangrijk, dan wat ik gewend was. Er zit een dubbel uitgevoerd elektronisch systeem in wat elkaar constant controleert. Tijdens de run-up laat je dat een controleprogramma doorlopen en dat is het wel zo ongeveer.



In de take off houd je hem alleen de eerste 50 meter met een paar kleine tikjes op de remmen op koers en vervolgens wordt het rudder effectief. De klimprestatie is ongeveer gelijk aan de Cadet, maar je moet niet harder dan 80 knopen vliegen bij het uitklimmen. In de Cadet maakt dat niet zo veel uit, maar de DA40 denkt dan dat je aan het cruisen bent en verstelt de propeller voor je. Dan klim je nog maar 300 ft per minuut, terwijl je met 70 knopen ongeveer 800 ft per minuut klimt. Netjes vliegen dus. Ben je op hoogte dan zet je het vermogen via de elektronische gashendel op 75% vermogen en kruis je met 120 knopen. Je gebruikt dan ongeveer 22 liter kerosine per uur.

IFR

Het is op verzoek van een aantal participanten een IFR uitgeruste kist geworden. Dat betekent dat er een heleboel

leuke elektronica aan boord zit, inclusief een autopilot. Hierbovenop nog leren bekleding, omdat dat makkelijker schoonmaakt na een ongelukje. Prachtig allemaal, maar ook een beetje zwaar. Het is in onze uitvoering dus een schitterende driepersoons kist met vier zitplaatsen. Twee kinderen en twee volwassenen gaat ook prima, maar met vier volwassenen van 80 kilo kun je bijna geen brandstof mee nemen. Het bedienen van al deze electronica is voor mij het moeilijkste deel van het vliegen van de DA40. Het kostte even wat tijd om de "logica" van de autopilot te doorgronden, maar toen dat kwartje viel, was het eigenlijk best simpel. Ook





Wellicht een tweede kist, maar dan in een lichtere Night-VFR uitvoering, zodat je wel met 4 volwassenen weg kunt. Hiervoor is onlangs weer een voorlichtingsbijeenkomst geweest, waar aardig wat belangstellenden waren. Je middelt het gebruik dan over twee vliegtuigen, waardoor

de beschikbaarheid iets beter wordt. Met de korte winterdagen is ons vliegtuig in de komende paar weekeinden meestal volgeboekt. Ikzelf vlieg meestal door de week en dan is er bijna altijd nog wel ruimte in de reserveringen. Het is voor de club natuurlijk een beetje zuur, dat ik nu minder uren zal gaan maken op onze Cadet's, maar ik zie de club niet als een vliegtuigverhuurbedrijf, maar als een gezelligheidsvereniging. Ik heb dan ook hoge verwachtingen van ons nieuwe clubhuis en zie mijzelf al op het dakterras zitten, na een gezellige clubvlucht.

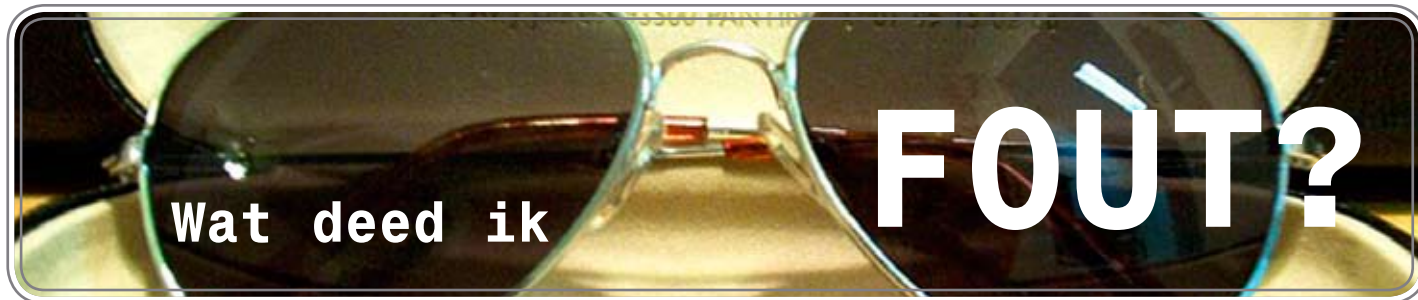
Mooi uitzicht

Minstens zo leuk als van buiten naar de DA40 te kijken is om van binnenuit naar buiten te kijken. Ook vanaf de achterbank. Doordat het panel laag is en de cockpitkap uit een groot stuk plexiglas bestaat heb je een perfect uitzicht. De mensen die achterin zitten, kunnen over het panel heen nog net de horizon zien en door de smalle vleugels, zien ze ook naar beneden goed. Tijdens de eerste clubvlucht waar we het toestel meenamen, voelden we ons net in een airliner op lage hoogte. Kist op de autopilot en de hele weg genieten van het uitzicht.

Hans Meijdam

En nu?





De wintermaanden kennen voor ons veld een extra punt van aandacht; de laagstaande zon. Met name aan het eind van de vlieg-dag. Final 23 of downwind 05, je ziet vrijwel niets. Extra oplettendheid is dus op z'n plaats en zelfs dan kan het bijna mis gaan.

Een novembermiddag, een week of wat terug. Terugkomend van een overlandvlucht meldde ik me boven Sierra. Baan 05 in gebruik. Meteen meldde zich nog een andere kist over Sierra. Dat kon natuurlijk niet, want in de nadering had ik niemand gehoord of voor me gezien. En als ik me boven Sierra meldt, dan ben ik daar ook. Recht er boven en op hoogte. Waar zat dus die ander. Een paar honderd meter meer naar het westen, schuin voor me, iets lager. Hinderlijke gewoonte, dat slordig invoegen. Schijnt helaas school te maken, de laatste tijd. Schuin voor me draaide m'n meeligger naar een wat ruim downwind 05; iets meer zuidelijk dan het normaal circuit. Onze onderlinge afstand achtte ik voldoende, m'n snelheid was terug naar 80 kt., dus draaide ook ik, ter plaatse aangekomen, downwind. De laagstaande zon scheen recht van voren, m'n voorligger verdween uit beeld en alleen opzij had ik nog zicht. Waar zat die man; kwam hij nog voor me op hoogte en wanneer ging hij base. Geen kist te zien, vooruit noch opzij. Extenden dus. Maar hoe lang. Het verlengen van downwind 05, zeker iets te ver zuidelijk, brengt je gevaarlijk dicht bij het springgebied van de para's. Het moest dus niet te lang meer duren; nog steeds geen voorligger te zien.

Op het moment, dat ik besloot om dan maar het verkeersgebied te verlaten en opnieuw te naderen, zag ik schuin rechts boven me een parachutist. Op veilige afstand, maar toch. Van hem wegdraaiend naar links, realiseerde ik me, dat ik zo veel te dicht bij de paraput zou komen. Dus draaide ik meteen daarna weer terug naar m'n oude koers, verliet het gebied en meldde me terugkerend naar Sierra. Later bleek, dat ik inderdaad tot dicht in de buurt van de paraput was geweest.

Wat deed ik fout. Vervelend, die voordringende meeligger bij Sierra, maar al toen had ik m'n nadering moeten afbreken en opnieuw moeten aanvliegen. En zonder zicht extenden op een te zuidelijk downwind 05 had ik ook niet moeten doen. Afbreken en terug naar Sierra. Daar moest ik uiteindelijk toch weer naar terug. En na de landing kon ik met m'n petje in de hand bij de para's langs om m'n verontschuldiging aan te bieden. Inderdaad, het was een mij opgedrongen situatie, waarin ik verkeerde en ik had me daar naar beste weten uit gered. Maar niet goed genoeg. Eerder afbreken; safety first.

Downwind 05 met laagstaande zon, altijd link. Niet alleen voor ons.

Dolf Koelbloed



FLIGHT OPS

Wanneer U dit leest is een groot deel van de nodige werkzaamheden aan de PH-VFB al uitgevoerd. In onze vorige editie van oktober jl hebt u kunnen lezen wat er allemaal aan zou moeten gebeuren. Corrosiebehandeling, motorvervanging, vernieuwing stoelbekleding, etc.etc.

Tijdens de laatste reguliere 100 hrs onderhoudsbeurt bleek bij controle, dat er minieme metaaldeeltjes in de afgetapte olie zaten. Na het openmaken van het oliefilter bleken daar ook wat grotere metaaldelen in te zitten; en dat hoort echt niet. Besloten is dan ook om deze motor, na een trouwe dienst van bijna 3200 uur, tegen normaal 2000 uur TBO, met onmiddellijke ingang buiten bedrijf te stellen en te vervangen door een vers exemplaar. De daarmee gepaard gaande periode van stilstand biedt tevens de mogelijkheid om de andere werkzaamheden aan te pakken.

Ook nu, net als eerder bij de PH-VFA, zal, om een paar scheurtjes in de vleugelbeplating te repareren, de plaatwerker er aan te pas moeten komen. Minder ernstig als bij de VFA, maar toch. En de corrosiebehandeling, die nu ook plaatsvindt, is bitter nodig, willen we de waarde van de kist behouden. Ja, en als nu toch de stoelen en de

bank eruit zijn, dan !!!! In een kist met slechts één deur schuift men jarenlang van zitplaats naar zitplaats en de rafeelige bekleding vertoont daar ook duidelijk de sporen van. Vernieuwen dus, maar dat niet alleen; u begrijpt het al, overwogen wordt om de nieuwe bekleding deze keer in leer uit te voeren.

En als we dan toch overal goed bij kunnen, hebben we meteen de gelegenheid de kist geschikt te maken voor het gebruik van Mogas, ofwel autobenzine. Met de huidige prijs van Avgas zeker geen ongelukkige ingreep, die daarbij de prestatiemogelijkheden van het vliegtuig nauwelijks beïnvloedt.

We hebben het voornemen de ombouw naar Mogas ook voor de overige Cadets door te voeren. Evenwel, voor de VFA is het beter daarmee nog even te wachten, tot ook daar een nieuwe motor in moet. Het huidig exemplaar draait ook al ruim 2900 uur, dus vervanging zal zeker niet meer lang op zich laten wachten. Maar zolang het kan, kan het.

Dus, als we weer eens wat geld hebben, komt nu eerst de VFC aan de beurt voor ombouw. Wat betreft de ABB moeten we nog even afwachten, of we daar een officiële toestemming voor kunnen krijgen. Is de daarvoor benodigde z.g.n. STC er ook voor de

Piper 38, dan komt ook die aan de beurt.

Verder hadden we nog wat kleinere en grotere probleempjes op te lossen. Met de daarmee te maken kosten en te derven inkomsten. De ABB met een gescheurde cilinderkop, met als gevolg bijna 2 weken buiten bedrijf. De VFC met een koerstol, die na instelling niet meeliiep, magneten, die niet kortgesloten konden worden en een onwillige transponder. Onderhoud kost steeds

meer geld. Een 50 hrs onderhoudsbeurt bijvoorbeeld kostte een paar jaar geleden zo'n 600 ouderwetse guldens, tegen nu een dikke 600 euro; en dat zonder extra dingen.

Maar, "No Service = No Fly" en goed onderhoud betekent veiliger vliegen. Operations wenst u voor 2006 een zorgvuldig uitgevoerd en veilig vliegjaar toe.

Theo Dorrestijn.

FOTO'S!



Mooie foto's gevraagd.

Voor de toekomstige Flightletters zijn we op zoek naar mooie foto's, die iets zeggen over het vliegen bij onze vliegclub. Heeft u nog een mooi exemplaar, welke we kunnen gebruiken, mail deze dan naar hans.meijdam@euronet.nl

Bij voorbaat dank,

Hans Meijdam



Vliegende

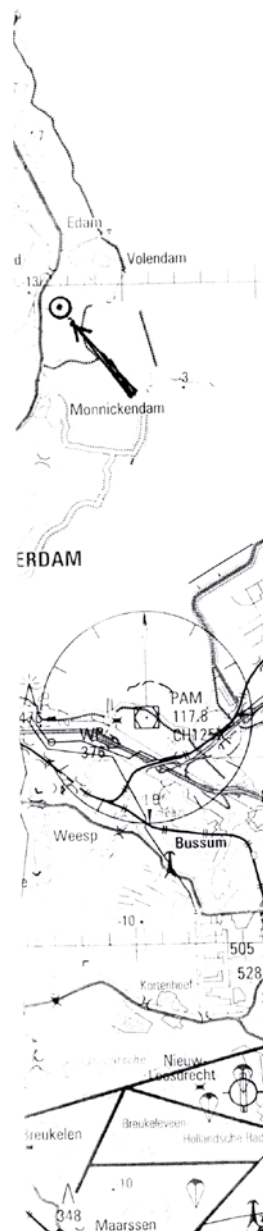
Door Theo Dorrestijn.

We voelen ons veilig in de polder, maar is dat terecht? En dan doel ik niet alleen op de overmaat aan windmolens, die er de laatste jaren zijn geplaatst. Tot midden in ons laagvlieggebied. Ongelooflijk eigenlijk. Maar die molens kan je gelukkig nog zien, als het weer het een beetje toelaat tenminste.

Een veel groter gevaar schuilt in de veldjes voor modelvliegtuigen. Veldjes? Hoewel op de vliegkaart niet aangegeven, weten wij, dat er eentje ligt langs de A27 bij de Stichtse Brug. Maar er blijken er veel meer te zijn. Op het bijgevoegd kaartdeel heb ik met cirkeltjes met een stip de mij inmiddels bekende locaties aangegeven. De verkregen coördinaten blijken evenwel niet exact te zijn, dus dit mag slechts gezien worden als een indicatie van de preciese plaatsen. Zelfs de Luchtverkeersleiding Nederland ontbreekt het aan gegevens hierover.

Houd er dus rekening mee, dat op, of rond, de aangegeven plaatsen met modelvliegtuigen gevlogen kan worden tot een hoogte van 1000 ft. Dus waar wij zelf mogen vliegen tussen 500 ft.

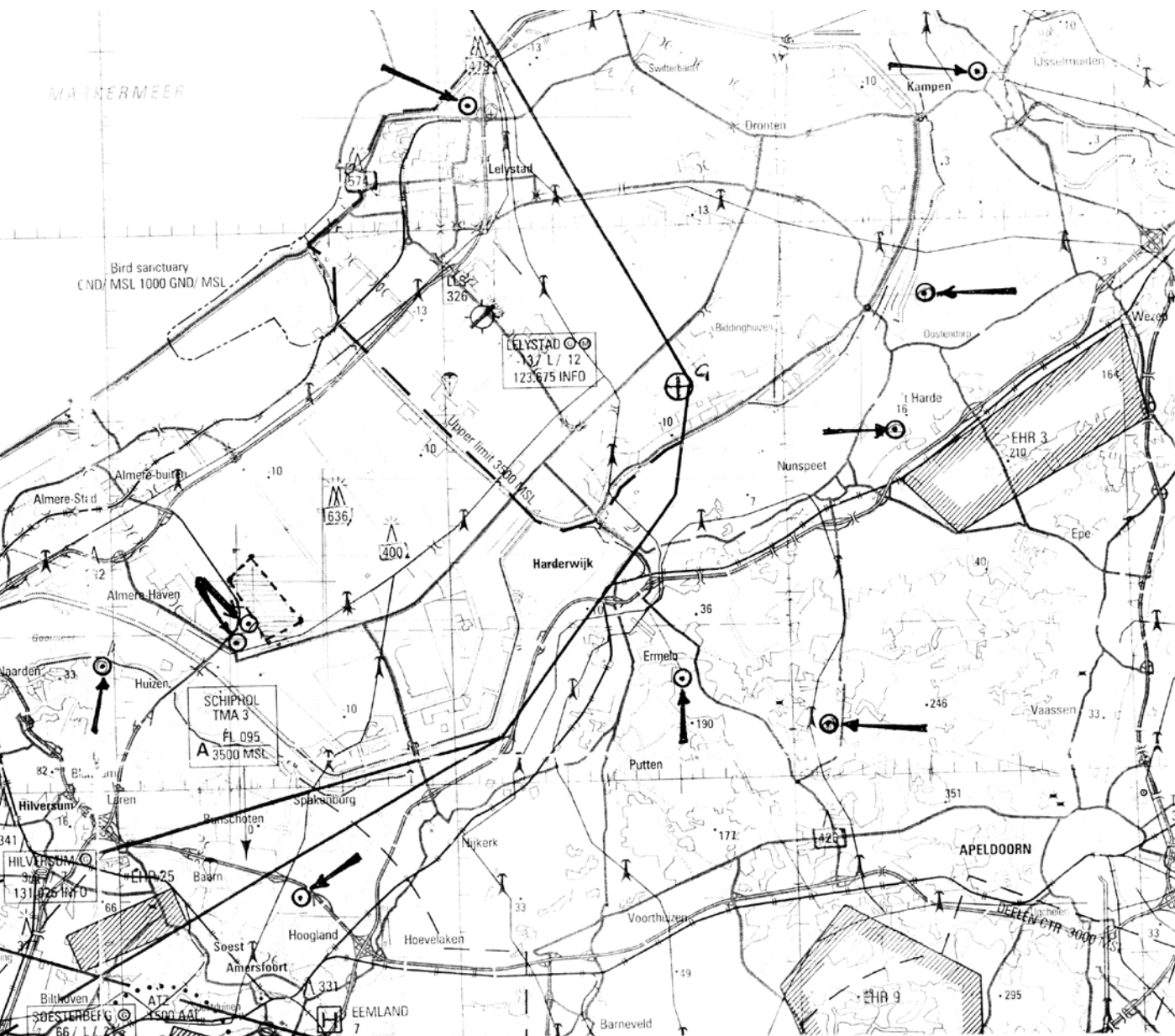
en 1500 ft. kunnen wij modelvliegtuigen tegenkomen met een spanwijdte tot wel 3 meter. Om maar niet te spreken over modelhelicopters; in feite vliegende cirkelzagen.



cirkelzaden

Radiografisch bestuurd natuurlijk, dat wel, maar zo groot zal de rijkwijdte van die zender niet zijn en hoe alert is degeen die hem bedient. Inmiddels is mij gebleken, dat er nog meer van die veldjes zijn.

Zodra ik hierover meer gegevens heb, zal ik daar zeker op terug komen. Kijk ondertussen dus goed uit en wees voorzichtig; ook dat is goed vliegerschap.



PPL examen 18-05-05

verslag PPL

Woensdag 18 mei 2005, de dag waarop ik op mag gaan voor mijn PPL examen. De examinator is dhr. Jacobs, het toestel is de PH-VFC. Het weer is schitterend. Er is geen wind, hier en daar een cumulus wolkje op meer dan 2000ft en een temperatuur van 15°C. Aan het weer kan het dus niet liggen. Zo rond 10:00 uur ben ik op de club. Het eerste wat ik ga doen is de vlucht die ik tijdens het examen moet gaan vliegen uitwerken. Het is een betrekkelijk eenvoudige vlucht. Vanaf Harderwijk naar Deventer, dan links af naar het klaverblad bij Zwolle. Vandaar uit in een rechte lijn naar het zweefvliegveld in de Noord-Oost polder en vervolgens rechtsom keert terug naar Lelystad. Als ik het vluchtplan af heb, maak ik mij gereed om nog even een paar circuitjes solo te draaien. Gewoon om even te wennen aan de omstandigheden. Helaas vindt dat plan geen doorgang, want terwijl ik in de loods nog bezig ben met de walk-around, komt het bericht dat dhr. Jacobs inmiddels is gearriveerd. Charles, die mij tot dan toe begeleidt, stelt voor dat hij het toestel even aftankt, zodat ik direct terug kan naar het clubgebouw.

Eenmaal terug op de club zit dhr. Jacobs inderdaad al te wachten. We beginnen vrijwel direct met het examen. Hiertoe nemen wij plaats in de kantine. Dhr. Jacobs maakt duidelijk dat hij het niet op prijs stelt als er anderen bij het examen aanwezig zijn. Zodoende zitten wij met z'n tweetjes uiteindelijk aan een tafeltje. Ik heb de opdracht gekregen om een vlucht naar Antwerpen voor te bereiden. Op eerder advies van René en Charles stal ik de hele handel op de tafel uit en begin mijn verhaal. Eerst de analyse van het weer. Dan volgt de uitleg over de route en de keuzes, alsmede de redenen, die ik ten aanzien van de route heb gemaakt. Vervolgens de approach procedure. Ik vertel dat ik via TANGO een RUPEL arrival wil afdwingen. Op grond daarvan laat ik zien dat ik de koersen in de CTR alvast heb berekend en gecorrigeerd voor de wind. Het circuit bij Antwerpen is nogal afwijkend en dus

vertel ik gelijk waar ik op welke hoogte wil zitten. Ik geef ook aan dat ik niet aan het begin van de baan wil landen, om zodoende niet al te lang op de baan te hoeven taxiën. Tot slot laat ik mijn berekeningen zien; Weight & Balance; take-off distance; landing distance enz. Dhr. Jacobs hoort het allemaal geïnteresseerd aan en stelt weinig vragen. Pas als ik klaar ben met mijn hele proza barst hij los. “Ziet er allemaal goed uit”: Zegt hij vrolijk:”Daar zul je wel een tijdje mee bezig zijn geweest”. Ik knik instemmend en wacht af. Dan gaat hij vragen stellen over mijn voorbereiding. Waarom wijk je hier naar rechts – ontwijken van een vogelbroedgebied! Waarom vlieg je hier maar op 1300ft – onder de Amsterdam TMA! Het gaat lekker. Ik heb mijn voorbereiding goed gedaan. Hij is het niet overal mee eens, maar hij waardeert dat ik overal over nagedacht blijf te hebben; dat is wat dhr. Jacobs belangrijk vindt. Dan komen er heel veel vragen over de papieren van het toestel: Hoelang is dit of dat geldig enz. Gevolgd door vragen van meer algemene aard: Waar let je op als je naar het buitenland gaat? Tank je je toestel helemaal af, ook als dat niet nodig is voor je vlucht? Dan volgt er een tricke vraag: als bij het afzetten van het toestel blijkt dat de magneten niet kunnen worden kortgesloten – je bent dat laatste die het toestel gebruikt en wil hem in de loods zetten – wat doe je? Ik antwoord dat ik een aantekening in het journaal maak. Maar zijn blik zegt genoeg. Ik moet nog iets antwoorden. “Bovendien hang ik een groot stuk karton aan de propeller met de tekst “MAGNETEN SLUITEN NIET KORT UITKIJKEN!!!!”: voeg ik er nog aan toe. Dat was goed.....gelukkig. De theorie wordt afgesloten met een aantal tips en afspraken ten aanzien van de vlucht die wij dan gaan vliegen.

Tijdens de walk-around gebeuren er geen rare dingen. Het aantal vragen blijft beperkt tot 1, maar dat is dan wel gelijk een lullige. Nadat ik quasi professioneel naar een beetje afgetapte brandstof heb staan turen, vraagt dhr.

Jacobs:”Hoe weet je nu dat dat niet allemaal water was”? SHIT.....geen idee! Het antwoord – door het over de grond uit te gooien, brandstof vloeit veel meer dan water. Ok – ik maak er verder geen probleem van. Dan instappen, de deviaties invullen, alle checks uitvoeren en taxiën. Na de motorcontrole rollen wij de baan op – Rolling Takeoff hoor ik nog net op tijd door mijn headset, dus hup....het gas erop. Hand aan het gas, rechtsvoeten, houd ‘m recht, neusje op de horizon en kies een punt in de verte, hoor ik Charles zeggen. Verrek die was toch niet meegegaan???? We verlaten het circuit op de standaard manier en zetten koers richting Harderwijk. Het blijkt behoorlijk bumpy op 1300ft. Eenmaal bij Harderwijk begint de navigatie. Gelukkig vergeet ik niet om de transponder op ALT te zetten. Het navigeren gaat goed. Ons volgende punt is de spoorbrug bij Deventer. Dhr. Jacobs zegt dat ik de spoorbrug aan moet wijzen zodra ik die denk te herkennen. Dus dat doe ik, naar mijn gevoel ruim op tijd. Dan richting Zwolle. Het navigeren gaat nog steeds voorbeeldig, maar als gevolg van het gehobbel heb ik enorm veel moeite om snelheid en hoogte te houden; de koers gaat goed. Na Zwolle zetten wij koers richting NO polder, maar dan volgt de uitwijk oefening. Dhr. Jacobs neemt de bediening even over en gunt mij de tijd om mijn koers en tijd te bepalen. We wijken uit naar Eiburg. Koers 235 en het duurt 6 minuten roep ik op een zeker moment. Ok jij hebt hem weer. Shit niet op zitten letten en ik heb geen idee waar we zijn. “Even goed oriënteren” zeg ik. De hele tijd heb ik de opmerkingen van Charles gehoord – hoogte, snelheid koers, maar nu blijft het stil! Uiteindelijk weet ik mijn positie te bepalen, en voer een kleine correctie op de koers uit. Dat was goed – we komen recht boven Eiburg, na 7 minuten. Dan klimmen wij naar 2000ft en hoor ik dhr Jacobs zeggen dat de navigatie is afgelopen.

Nu volgt het standaard bovenwerk. Steile bocht over links en rechts, clean stall en een stukje blind vliegen. Dan blind een bochtje naar links

en een bochtje naar rechts. Alle oefeningen verlopen prima! Vervolgens trekt dhr. Jacobs het gas dicht. Motorstoring!!! Gelijk voer ik de drill uit – CVV warm, pomp aan, andere tank. We hangen recht boven een flink stuk bos. Het enige veld dat ik binnen haalbare afstand zie ligt links achter ons. Ik wijs het veld en zeg daar te gaan landen. Er volgt geen commentaar. Ik ga gewoon door – 1000ft punt – indraaien standje flaps – door draaien naar final – tweede stand flaps. Dan hoor ik ineens”Je haalt het makkelijk doe nog maar een standje flaps”. Op de hoogte meter zie ik dat wij inmiddels op 560ft zitten. Ik zeg geen flaps meer te selecteren en te gaan herstellen. Ik wacht het commentaar niet af en geef vol gas. Klim maar tot 1000ft.....dat was goed om geen derde stand te selecteren, zegt dhr. Jacobs tijdens het klimmen. Dan zetten wij koers naar het veld. Eenmaal terug bij het veld doen wij nog twee landingen. Een gewone landing en een flapless landing. Uiteraard hoor ik tijdens de landingen weer Charles commentaar leveren – neusje ophouden tot 70 – niet te vroeg indraaien – flauw bochtje en snelheid, baan....snelheid, baan....snelheid, baan. De landingen gaan redelijk. Voor mijn gevoel niet goed afgevangen, maar dhr. Jacobs keurt ze goed, want na de tweede landing geeft dhr. Jacobs mij een hand en feliciteert mij – je bent geslaagd! Vervolgens draait hij zelf nog een circuitje. Hij maakt er een glijlanding van. Eenmaal terug op de club volgt nog een korte debriefing. Dhr. Jacobs laat mij weten erg tevreden te zijn over de voorbereiding. Tevens zegt hij dat ik tijdens het navigeren best naar 2000ft had gemogen. STOM...had ik zelf ook wel kunnen bedenken, dan was al dat gehobbel niet nodig geweest en had ik ook niet zoveel lichaamsvocht verloren.

Het examen is met succes afgelegd en daar ben ik uiteraard erg blij mee. De lessen die ik van Charles Kunst heb gekregen hebben hun vruchten afgeworpen, dus Charles BEDANKT!!!!

Nico Bink

Van de

In november j.l. hebben 15 leerlingen 24 examens theorie gedaan. De resultaten zijn niet meer dan redelijk te noemen; 56% geslaagd, net rond het landelijk gemiddelde, waar we over het algemeen zo'n 10% boven zitten. In de week van 19 februari doen 7 man, waarvan 3 van Polder Aviation, examen in praktijk radiotelefonie, met naar mijn gevoel grote kans op een goed resultaat. Zolang we tijdelijk zijn gehuisvest, dus zolang de nieuwbouw duurt, staat onze apparatuur bij Polder Aviation en doen we daar de R/T opleiding gezamenlijk.

Let op: je moet in het bezit zijn van de aantekening R/T praktijk om je JAR/FCL brevet in handen te krijgen.

Eind februari of begin maart beginnen we weer met een nieuwe cursus Radiotelefonie, gericht op het examen van 19/04'06. Daarna vangt op 29 april a.s een nieuwe cursus aan met als examen 21/06'06, waarna we op 29 juli weer beginnen we voor het examen op 20/09'06. En om het jaar vol te maken: op 30 september voor het examen op 22/11'06 en op 25 november voor het examen van februari 2007.

Tot 1 oktober 2007 kan een PPL nog worden omgezet van een nationaal brevet naar een JAR/FCL brevet d.m.v. een profcheck met een examiner. Hieronder kom ik daar voor de duidelijkheid nog apart op terug. Maar het is verstandig je aan deze uiterste datum te houden, want wat er daarna gebeurt met

Vliegschool

de bevoegdheid van het nationaal PPL is nog onduidelijk.

Heb je al een JAR/FCL, dan kan een verlènging van je PPL/SEP (single engine piston classrating) gewoon met een instructeur gedaan worden, d.m.v. een trainingsvlucht.

Al vanaf 45 dagen voor het verlopen van de rating kan dat gedaan worden. In de praktijk blijkt evenwel, dat er veel leden zijn, die wat nonchalant met de vervaldatum omgaan, te lang wachten, en op het laatste moment nog hun rating willen verlengen. Niet alleen worden hierdoor onze examinatoren en instructeurs onnodig onder druk gezet, maar het is voor de betrokkenen ook risikant, vooral gezien de weersomstandigheden in de winter. Vervalt je brevet en heb je de verlenging en/of omzetting nog niet in huis, dan, net als met de verlenging van de Medical, mag er niet gevlogen worden. Jammer, maar waar.

Het is prettig te constateren, dat we ook in de de laatste weken van het jaar weer een toename van het aantal leerlingen hebben gehad. Naar het zich laat aanzien komen daar in het nieuwe jaar nog een paar bij. Daar tegenover staat, dat het jammer is, dat er de laatste maanden door de slechte weersomstandigheden beduidend minder gevlogen kon worden. En dat vertaalt zich meteen in het lager aantal, dat geslaagd is, of de 1-st Solo heeft behaald.

En dan nogmaals de:

Jar-FCL

De meeste brevethouders in onze club hebben nu een JAR/FCL PPL. Maar voor diegenen, die dat

nog niet hebben; het nationaal PPL blijft, zoals hierboven gesteld, dus nog geldig tot oktober 2007. Vóór die tijd moet het zijn omgezet in een JAR/FCL brevet.

Overigens; het RPL blijft nationaal geldig, dus behoeft en krijgt geen JAR-erkenning.

De voorwaarden om je PPL om te zetten van nationaal naar JAR/FCL zijn de volgende:

- Minimaal 75 uur in het logboek als "pilot in command".
 - Een geldige R/T bevoegdverklaring. (zie het regelmatig aanbod R/T cursussen bij VCF hierboven)
 - Er moet een prof-check gedaan worden, wat gedaan moet worden bij een examiner. In het geval dus, dat binnenkort je class-rating verlengd moet worden, doe dat dan bij een examiner, want dan kan je tegelijk een JAR/FCL brevet aanvragen.
 - Bovendien moet je kennis genomen hebben van de JAR/Ops en JAR/FCL relevante delen. De volgende delen zijn belangrijk:
 - 1010-1015-1025-1035-1050-1100-1105-1110-1115-
- De boeken over de JAR staan in de kast in bij de flightofficers (de zogenaamde Kunstkast). De sleutel is te verkrijgen bij de flightofficer of bij Charles Kunst.

De vliegschool wenst een ieder een gevleugeld 2006.

Charles Kunst.

Geslaagden en solo's

26/02'05	Ron Bakker	R/T
26/02'05	Wim Slotboom	R/T
03/04'05	Michiel Kerkhof	1-st Solo
06/04'05	Henk van Essen	IR/SE
12/05'05	Fred Geisdörfer	PPL
13/05'05	Hans Akkermans	PPL
18/05'05	Nico Bink	PPL
21/06'05	Aad Swaalf	1-st Solo.
04/08'05	André Van der Lingen	PPL
06/08'05	W. van Druten	1-st Solo
16/08'05	Wim Slotboom	PPL
21/09'05	Coen Cromjongh	1-st Solo
13/11'05	Pim Herweijer	1-st Solo
18/12'05	John Weijenbergh	1-st Solo
21/12'05	Frank van Riel	1-st Solo
22/12'05	Wil Bock	1-st Solo



VLEIGERS WILLEN DRIESSEN DRIESSEN ?

Ja natuurlijk, want Driessen bestaat al ruim honderd jaar en is al meer dan 35 jaar marktleider op het gebied van luchtvaartverzekeringen in Nederland.

Vraag daarom vrijblijvend informatie over onze verzekeringsproducten, bijvoorbeeld onze vliegtuig-, brevetverlies-, invaliditeits-, ziektekosten en reisverzekering. Uniek is onze pakketpolis voor beroepsvliegers in opleiding.

**En onze service?
Nou gewoon, vliegensvlug!**

Heeft u interesse en wilt u informatie?
Telefoon 020 - 5312345
Telefax 020 - 5312346
E-mail info@ajdriessen.nl.
Of kijk op onze website: www.ajdriessen.nl

Ons nieuwe adres:
Prinsengracht 255-259, Postbus 19604, 1000 GP Amsterdam

VLEIGTUIGEN ZIJN VERZEKERD BIJ DRIESSEN DRIESSEN !



Bogaerds Cord bv

Gevestigd in Flevoland sinds 1966.

- Onderhoud aan vliegtuigen en Helicopters volgens JAA & FAA.
- Rotax Service Centrum voor Nederland.
- In- en verkoop van vliegtuigen & Helicopters.
- Propellers Dynamisch balanceren.
- Annual Inspectie's N-numbers.
- landbouw luchtvaart
- Bi-annual Flight Review FAA.
- Tail wheel Instruction Piper-Cub.
- Verhuur C150, C182, Piper Cub en Piper Arrow IV.

(Administratie)
De Kolk 7-9
8255 PA Swifterbant
Tel: +31 (0) 321 321 445
Fax: +31 (0) 321 321 854

www.bogaerds-cord.com email: info@bogaerds-cord.com

(Luchthaven)
Emoeweg 8
8218 PC Lelystad
Tel: +31 (0) 320 288 707
Fax: +31 (0) 320 288 177



Bestuur Vliegclub Flevo

René Schel, voorzitter (reneschel@wanadoo.nl) • Arie Bogaerds, vice-voorzitter (ariepj@bogaerds-cord.com)
Helen Bakker, secretaris (h.bakker60@chello.nl) • Roald Hamer, penningmeester (roald.hamer@planet.nl)
Theo Dorrestijn, operations (dorry.ll@wxs.nl) • Dolf Koelbloed, publiciteit (logos.av@planet.nl)
René Schel, opleidingen (reneschel@wanadoo.nl)

Vliegschool

Charles Kunst, chef-instructeur (tel.: 033 4700056, mobiel: 06 19832656, email: c.kunst@planet.nl)

Dugo BV

Peter Duin, directie (phduin@planet.nl)



Bullet Proof Manager Training

Kent u deze nog: **VLIEGERSCHAP** is het geheel van eigenschappen, dat de vlieger in staat stelt om altijd en met inachtneming van de geldende regels en voorschriften, het vliegtuig **VEILIG** te besturen, zowel op de grond als in de lucht.

Wij hanteren deze: **LEIDERSCHAP** is het geheel van eigenschappen, dat de ondernemer en de managers in staat stelt om altijd en met inachtneming van de geldende opvattingen over effectief leidinggeven, de organisatie **SUCCESVOL** aan te sturen, zowel in economisch goede als minder goede tijden!

In een splinternieuw programma, bestaande uit maandelijkse seminars met ondernemers en managers van andere bedrijven in het midden- en kleinbedrijf, trainen wij u in competenties en vaardigheden als:

LEIDERSCHAP
KLANTGERICHTHEID
STRESSMANAGEMENT

MOTIVEREN
DOELEN STELLEN
VERANDERMANAGEMENT

COMMUNICEREN
PRIORITEITEN STELLEN
ONDERHANDELEN

Bel eens met René Schel:
of e-mail:
of bezoek eens onze website:

06-51244577 / 035-6910616
rene.schel@crestcom.com
www.crestcom.nl

Colofon

Deze flightletter is een uitgave van Vliegclub Flevo, Arendweg 11, 8218 PE Lelystad • tel: 0320/ 288.469
fax: 0320/ 284.122 • De flightletter is verkrijgbaar in full color op onze website: www.vliegclub-flevo.nl
Redactie en productie: Hans Meijdam, Henk van Essen, Dolf Koelbloed
Foto omslag: Hans Meijdam, met dank aan het Aviodrome
Vormgeving: Axel Mebis (axelmebis@mac.com) • Verschijnt 4 x per jaar
Niets kopiëren of overnemen uit dit blad zonder toestemming van de redactie