

Review 4 februari:

Vrijdag 3 februari, min 10 graden en 5 cm sneeuw. In de vrijdagavondspits meer dan 800 KM file. De NS wordt weer eens “verrast” zodat de wissels vastvriezen en geeft als verklaring dat ook de luchtvaart problemen heeft. Minister Schultz gaat expertise uit Zwitserland voor de NS inhuren. Niet op het nieuws maar wel besloten: de FS Holland bijeenkomst in Nieuw-Vennep gaat gewoon door. Een paar leden melden zich door de barre weersomstandigheden af en een paar komen gewoon niet opdagen. Allemaal begrijpelijk als je beseft dat de leden bijna allemaal meer dan 50 KM van het clubgebouw wonen. De hobby is erg leuk maar is het risico van een ongeluk niet waard.

Voor de aanwezigen was er toch een mooi programma. Bob was in de nacht uit Kiev teruggekeerd en had een prima presentatie over traditionele navigatiebakens. Aan bod kwamen NDB, VOR en ILS. Wat zijn het voor bakens zijn dit en hoe gaan we er mee om. Wat is een radiaal en hoe stellen we dat in zodat we er gebruik van kunnen maken in de cockpit.

Na de uitleg uiteraard de vlieg oefening. De te vliegen route rondom London was van te voren bekend maar dat maakte de oefening er toch niet gemakkelijk op. Gelukkig wisten we allemaal het veld in Luton te bereiken. We zullen dit in de loop van het 2012 nog wel een keer gaan oefenen.

Na de lunch volgde de uitleg omtrent de approach op het oude Kai Tak veld in Hong Kong. Met de ochtendsessie in het hoofd was de theorie van de nadering in Hong Kong snel duidelijk. De vlucht ging van Taiwan naar Kai Tak, ongeveer een uurtje vliegen. Voordat we vertrokken liet Jaap nog een zeer gelikt filmpje zien over de 9Dragons scenery. Er was zelfs een Concorde die de 13 IGS approach vloog. Peter nam de handschoen op en vertrok dus ook met de Concorde. Petje af hiervoor.



Lekker groot op het Hong Kong platform. FS2004 met de 9dragons scenery.

Ondanks een goede voorbereiding had Warner nog wat problemen met de ATCsector file maar gelukkig was hij net op tijd gereed de toestellen in Hong Kong op te vangen.

Voor ons allemaal, maar vooral voor de verse piloten Frans en Kees was het een hele kluit. Een nadering met VOR, NDB, IGS en het laatste stukje op de hand, daarnaast ook nog ATC en tussendoor de opdracht je nadering af te breken,.....pffff. Maar complimenten, want (bijna) iedereen heeft een veilige landing gemaakt. Ook volgende keer vliegen we naar Hong Kong, maar dan vanuit een andere hoek. (zie preview)

In de middag hadden we nog wat tijd over en zijn we VFR van Sanderson naar Bear Gulch gevlogen. Hoewel de meesten met de Scout vlogen was ook nu Peter weer de vreemde eend in de bijt, want hij besloot de vlucht met een Sykorsky te gaan vliegen. Achter elkaar aan naar het kleine veldje. Er was maar net genoeg plaats om voor iedereen een plekje te vinden. Door het volle programma ben ik vergeten screenshots en foto's te maken dus de plaatjes komen deels van het internet. In ieder geval was het een leuke vliegtag waar toch nog 9 leden van genoten hebben.



Preview 3 maart:

08.00-09.00: opbouwen en inloggen

09.00-10.00: instructie: radio communicatie. Wat zijn de regels en wie zegt wat? (Bob)

10.00-12.00: vlucht VFR EHEH – EHRD (oefenen RT)

13.00-15.00: vlucht IFR ZJHK – VHHX (zie verder in bulletin)

15.00-17.00: vlucht IFR SPCL - SPIM

FS Holland info: intro bij radio communicatie:

Hoewel het voor een aantal bekende stof is willen we voor de beginnende leden toch e.e.a. uiteenzetten. Als eerste natuurlijk het doel van de radiocommunicatie. Waarom praten we met elkaar? Het gaat erom dat de luchtverkeersleiding en de piloten van elkaar weten wat men wil en dat de opdrachten eenduidig zijn, zodat misverstanden uitgesloten worden. Daarnaast geeft de communicatie ook inzicht wat op een moment de situatie is. We zullen het stap voor stap kort doornemen.

Wanneer begint de radiocommunicatie en hoe verloopt deze in een standaard situatie? Nog voordat een piloot aan de knopjes in de cockpit komt maakt hij een vluchtplan. (gaan we het een volgende keer over hebben) Dat plan overlegt hij aan de luchtverkeersleiding ter goedkeuring. (file flightplan) Wanneer dat gedaan is zoekt hij de frequentie van de actieve controller op en luistert hij eerst naar de gekozen frequentie. Je wilt een andere conversatie namelijk niet storen. Wanneer je anderen hoort kan je er van uit gaan dat de frequentie en headset op je hoofd goed is aangesloten. Het doen van een z.g. radio-check is dan dus niet nodig. Dat zou alleen maar verstoren. Je krijgt dan ook direct (in tekst) de ATIS (Automatic Terminal Information Service). Het bericht kan er als volgt uit zien:

[Luxembourg Tower information DELTA recorded at 0915z](#)

[ELLX 070900Z 28005KT 9999 FEW030 BKN039 09/03 Q1021 NOSIG](#)

[ARR RWY 24 / DEP RWY 24 / TRL FL050 / TA 5000FT ILS23 110.30/Crs 228](#)

[CONFIRM ATIS INFO DELTA on initial contact".](#)



Hoewel alle informatie belangrijk is moet je paar dingen echt opschrijven. In bovenstaand voorbeeld:

- **Info Delta**
- **Q 1021**
- **TA 5000 ft**
- **DEP rwy 24**

Voor de complete uitleg van de ATIS, zie IVAO Academy <http://academy.ivaoo.aero/node/95>

Wanneer je gaat spreken doe de melding of vraag altijd in een bepaalde volgorde. Het bevat altijd:

- wie roep je op?
- wie ben je zelf?
- wat weet je al?
- wat wil je vragen?

In dit geval en je vliegt met callsign KLM123:

Luxembourg tower, this is KLM123, information Delta on board, request clearance for IFR flight to EHAM.

Nu wacht je op de clearance van de controller. Het kan zijn dat de controller eerst nog andere toestellen aanspreekt, maar uiteindelijk zal je toch de clearance krijgen. Zorg dat je pen en papier bij de hand hebt zodat je kort kan opschrijven wat de bedoeling is. Het kan er als volgt uit zien.

KLM123, This is Lux. Tower, you are cleared to Amsterdam as filed, info Delta is current, departure route DIK 1 X, intial climb to 5000 ft, squawk 2412, contact for the push and start.

Schrijf zeker in het begin deze info mee. Je hebt het allemaal nodig om juist weg te vliegen. Daarna lees je het hele verhaal weer terug naar de tower. Wanneer je iets gemist hebt, vraag er dan om en ga niet gokken.

Bovenstaand ter introductie van de communicatie. We gaan proberen het bondig uit te leggen en te oefenen op de komende bijeenkomst. Dan pakken we een groot deel van de communicatie op tot aan de landing. En ook hier geldt: oefening baart kunst!

Wie bedenkt de volgende vlucht?

Het jaar 2012 is begonnen met een paar leuke uitdagingen. Zo hebben we VFR gevlogen naar Bear Gulch, een kleine airstrip in Amerika en zijn we bezig in Hong Kong, het oude Kai Tak. In het verleden hebben we ook leuke uitdagingen gehad. Wat te denken van Sion in Zwitserland of Kerkira en Samos in Griekenland. Ook zuid Amerika heeft genoeg uitdaging. Maar waar ligt de grootste uitdaging?

In de komende maanden gaan we iedere bijeenkomst een ander stukje wereld aandoen. We beginnen dicht bij huis, in Europa. Maar wat voor vlucht wordt het? Dat mogen jullie bepalen. De vlucht moet voldoen aan een aantal criteria.

Deze zijn:

- maximaal 300 Nm voor IFR of 1 uur vliegtijd
- maximaal 75 Nm voor VFR of 1 uur vliegtijd
- zowel de departure als de arrival zou iets speciaals mogen zijn.
- indien extra scenery noodzakelijk is, moet deze ook beschikbaar zijn voor ons allemaal.



Wat wordt er van jullie gevraagd?

- Kijk in het schema wanneer en welke vlucht je wilt voorbereiden.
- Beschrijf voorbereiding voor deze vlucht zodat we die in het bulletin kunnen plaatsen.
- Zoek de juiste charts zodat we ook deze bij het bulletin kunnen voegen kunnen komen. (Feiko kan daarbij helpen)
- Zet de route uit en geef het te gebruiken type toestel op. Je kunt beginnen vanuit routefinder.
- Geef je vlucht en voorbereiding door aan Jaap en/of Feiko wanneer je. Mocht je hulp nodig hebben, dan laat dat dan horen, zodat we hulp kunnen bieden.

De vlucht die je hebt uitgestippeld vliegen we tijdens de bijeenkomst. Alle vluchtinformatie komt in het bulletin te staan zodat de piloten en ATC zich kunnen voorbereiden. Tijdens de bijeenkomst mag je (als je dat wilt) zelf de briefing doen voor de vlucht.

Om het in goede banen te leiden wordt onderstaand schema aangehouden:

Continent	Wie	Wanneer bekend	Wanneer gevlogen
West Europa	??	18-mrt	april
Oost Europa en Rusland	??	18-apr	mei
Azië	??	18-mei	juni
Afrika	??	18-aug	september
Midden Oosten	??	18-sep	oktober
Zuid Amerika	??	18-okt	november
Noord Amerika	??	18-nov	december
Australië/ Nieuw Zeeland	??	18-dec	januari
Canada en Alaska	??	18-jan	februari

Indien er meer voorstellen voor een continent zijn, dan worden die vluchten ook ingepland.

Hong Kong Kai Tak, the challenge for 2012:

Vorige keer zijn we voor het eerst geland op Kai Tak en dat gaan we nog een keer proberen. Bert heeft een leuke route uitgezocht die iets korter is dan vanuit Taiwan. We vertrekken uit ZJHK (Hakou) en vliegen weer de standaard IGS rwy 13 arrival. Voor de vlucht zullen we deze procedure nogmaals doornemen zodat iedereen weet wat er verwacht wordt. De kaarten van Hong Kong zijn te downloaden via onze eigen website. De departure kaarten van ZJHK zijn bij het bulletin gevoegd ende route staat hieronder.

Route **HAIKOU / MEILAN** (ZJHK, ZJ) to **HONG KONG INTL** (VHHH, VH): 3 fixes, 241.1 nautical miles

Cruise altitude between FL330 and FL330

ZJHK (0.0nm) -SID-> **SIKOU** (80.1nm) -STAR-> **VHHH** (241.1nm)

ID	FREQ	TRK	DIST	Coords	Name/Remarks
ZJHK		0	0	N19°56'00.00" E110°27'36.00"	HAIKOU / MEILAN
SIKOU		48	80	N20°50'36.00" E111°30'00.00"	SIKOU
VHHH		58	161	N22°18'32.00" E113°54'53.00"	HONG KONG INTL

ZJHK SID **SIKOU** STAR **VHHH**



Vlak voor de landing in Hong Kong.



Waar gebeurt:

Male Flight Attendant: "Ladies and gentlemen, we aren't anticipating a full flight, so at this time please look around, and if you don't like the looks of the person sitting next to you, feel free to move to another seat in the cabin. Or, if you see someone you would rather be sitting next to -- for example, the blonde in row 10,....."

Flight Attendant: "... There may be 50 ways to leave your lover, but there are only six ways to leave this aircraft."

SPCL-SPIM:

De volgende vlucht in Zuid Amerika. Bert heeft weer een leuke route uitgestippeld. Alle kaarten van SPIM zijn als pdf te downloaden via

<http://plunavirtual.org/biblioteca/CartasNav/Lima/SPIM.pdf>

Het zijn 20 kaarten, dus een beetje te veel om aan het bulletin te plakken. Zoek uit welke je nodig hebt en print deze uit of zet ze op je PC.

Route **PUCALLPA/CAP. FAP DAVID ABENSP** (SPCL,SP) to **LIMA-CALLAO / JORGE CHAVEZ**
ISP (SPIM,SP): 5 fixes, 278.7 nautical miles

ID	FREQ	TRK	DIST	Coords	Name/Remarks
SPCL		0	0	S08°22'40.59" W074°34'27.48"	PUCALLPA
COCOS		237	55	S08°52'35.00" W075°20'57.00"	COCOS
TGM	385	237	46	S09°17'47.00" W076°00'17.00"	TINGO MARIA
AMVEX		206	102	S10°48'02.00" W076°48'12.00"	AMVEX
SPIM		193	76	S12°01'18.81" W077°06'51.55"	LIMA

SPCL DCT COCOS V17 TGM V18 AMVEX STAR SPIM

FSH World Tour:

De laatste vlucht van de Egypt Nile Base 2011 Tour is gevlogen. Ik hoop dat iedereen zijn medaille heeft ontvangen. Jaap heeft op de IVAO websites gezocht naar een leuke opvolger en onderstaande lijkt wel erg leuk. Er is al een e-mail rondgegaan en de eerste leg op 26 februari gevlogen. De afstand is te overzien en er zitten wel een paar leuke velden bij. De tour zal op de website komen te staan met de juiste data. Laten we het de Algerijnen niet te gemakkelijk maken en hopen dat veel van ons deze tour volbrengen.

Mediterranean Sea Tour 2012 By IVAO Algeria

Leg	Departure	Arrival	Distance	ETE	Max Speed	Max Altitude	Datum vlucht
1	DAAG	LXGB	415	01:10	MACH 0.85	FL420	26-02
2	LXGB	LEBL	465	01:16	MACH 0.85	FL420	11-03
3	LEBL	LFMN	268	00:50	MACH 0.85	FL420	25-03
4	LFMN	LIRN	262	00:46	MACH 0.85	FL420	08-04
5	LIRN	LICJ	218	00:39	MACH 0.85	FL420	22-04
6	LICJ	LGAV	513	01:25	MACH 0.85	FL420	13-05
7	LGAV	LTBA	290	00:55	MACH 0.85	FL420	27-05
8	LTBA	OLBA	534	01:40	MACH 0.85	FL420	10-06
9	OLBA	LGIR	516	01:28	MACH 0.85	FL420	24-06
10	LGIR	LMML	522	01:33	MACH 0.85	FL420	08-07
11	LMML	DABB	340	00:58	MACH 0.85	FL420	22-07
12	DABB	DAAG	232	00:42	MACH 0.85	FL420	12-08

Total Distance: 4575 Total Estimated Time: 13:22



Sommige vluchten waren erg populair met veel toestellen.

Cartoon van de maand:



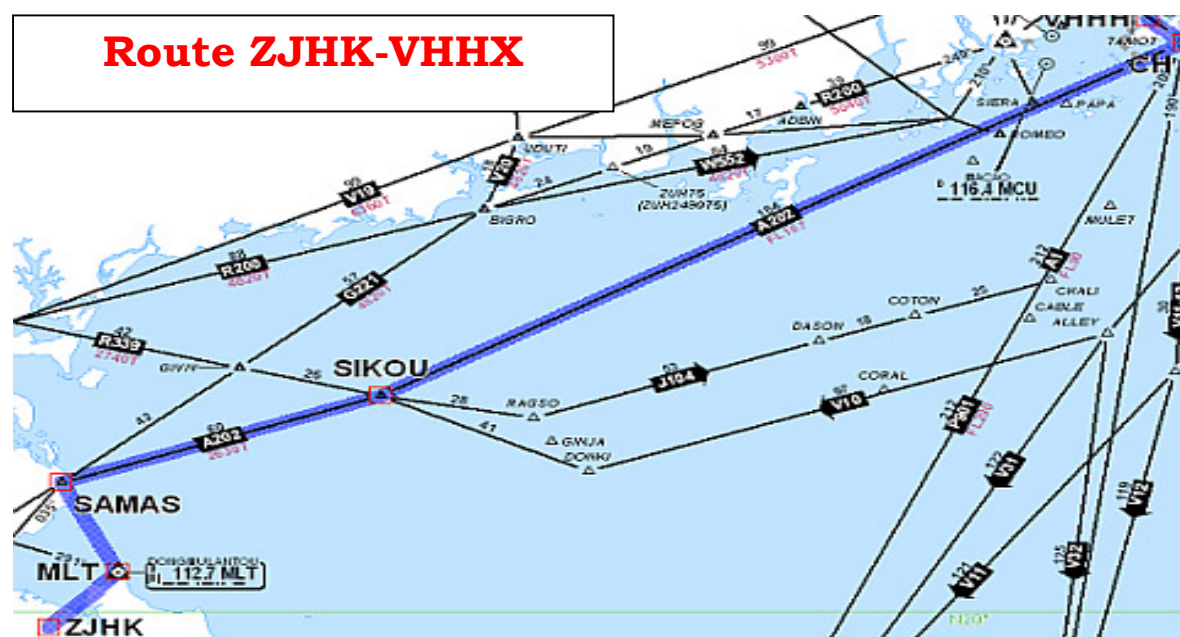
(uiteraard uit een Amerikaanse krant.)

Wat is dat nou weer?

Deze mooie vierkante blokjes zie je steeds vaker. Op Funda, bij autoadvertenties, in huisbezorgde folders enz. Wanneer je zo een code in scant met je smartphone kom je op een plaats op het internet waar meer informatie over het product staat. Als test voor jullie deze link. Probeer hem uit en kijk waar je terecht komt. Je zou het bijna kunnen raden.



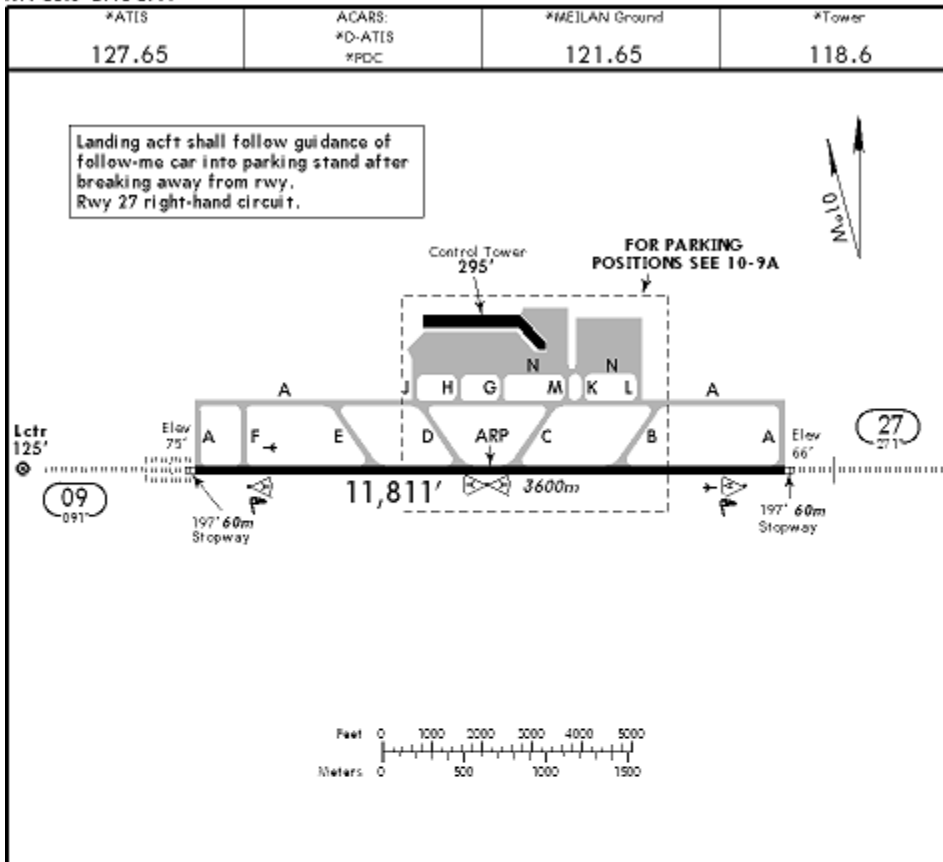
Made by PH-MDR



ZJHK/HAK
Apt Elev 75'
N19 56.0 E110 27.4

JEPPESEN
5 SEP 08 (10-9)

HAIKOU, PR OF CHINA
MEILAN



RWY	ADDITIONAL RUNWAY INFORMATION	USABLE LENGTHS		TAKE-OFF	WIDTH
		Threshold	Landing Beyond		
09	HIRL (60m) CL (30m) ALSF-II TDZ PAPI-L (1) RVR		10,761' 3280m		148'
27	HIRL (60m) CL (30m) HIALS PAPI-L (3.0*) RVR				45m

(1) (angle 3.0*).

	TAKE-OFF	
	RL	All Rwys
2 TURB Eng or 3 & 4 Eng	RVR 400m	NIL (DAY only) RVR 500m
Other	VIS 1600m	

CHANGES: ACARS services D-ATIS and PDC established. © JEPPESEN, 1999, 2008. ALL RIGHTS RESERVED.

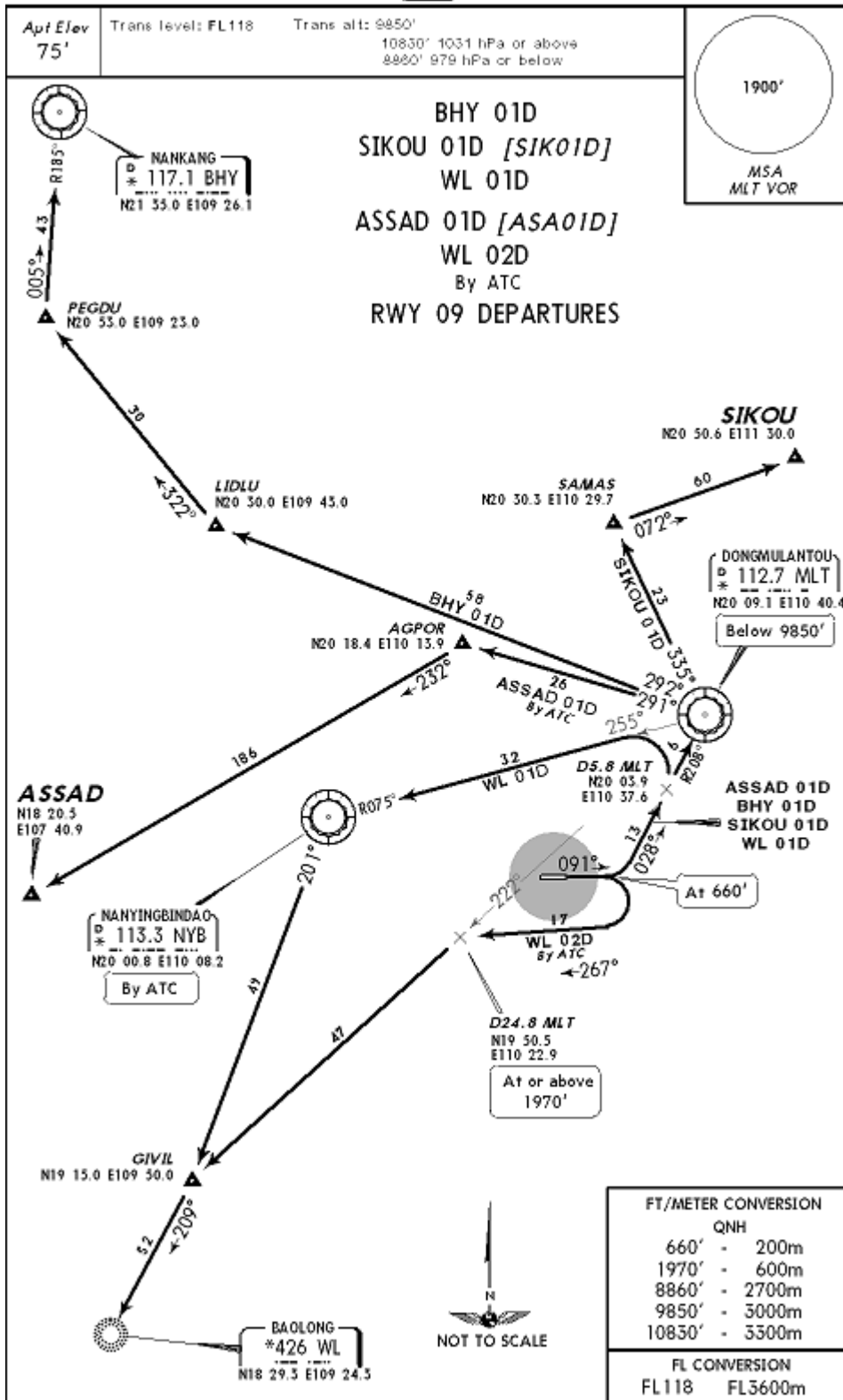
ZJKH/HAK
MEILAN

JEPPESEN

HAIKOU, PR OF CHINA

1 FEB 08 10-3

SID



CHANGES: SID BHK 01D, crossing at LIDLU withdrawn.

© JEPPESEN, 2005, 2008. ALL RIGHTS RESERVED.

ZJHK/HAK
WEILAN

JEPPESEN
1 FEB 08 (10-3A)

HAIKOU, PR OF CHINA
SID

