

Leren Vliegen ???



1.	RAAC – Even voorstellen.....	3
2.	Vliegen volgens de regels van de kunst en... de wet!	4
3.	Theorielessen: een noodzakelijk kwaad.....	5
4.	De praktijkopleiding tot privé-piloot	7
5.	Hoe organiseren we je opleiding?.....	9
6.	Betreffende het geneeskundig onderzoek.....	11

Inleiding.

Wie heeft er nooit van gedroomd om zelf een vliegtuig te kunnen besturen? Voor de meeste mensen is het echter altijd bij die ene droom gebleven: angst, drempelvrees en de veronderstelling dat zoiets toch verschrikkelijk veel geld zal kosten, zijn de grote hindernissen of vooroordelen die de meeste onder ons ervan weerhouden om werkelijk op zoek te gaan naar de verwezenlijking van dit ideaal.

Vliegen gevaarlijk?

Vlieg angst komt meestal voort uit een subjectief gevoel van onveiligheid. Het is onomstotelijk bewezen dat vliegen veel en veel veiliger is dan het autoverkeer. De kleine vliegtuigjes zijn ook niet onveiliger dan hun grotere broers. Maar we denken nu eenmaal te weinig rationeel na, zowel bij het instappen in een auto, als bij het aan boord gaan van een vliegtuig. Het feit dat de media (te)veel aandacht besteden aan vliegincidenten werkt dit gevoel nog in de hand.

Zelf vliegen, ook als ik een bril draag?

Mag je medisch niets mankeren om te mogen vliegen? Nu ja, het klopt dat hartpatiënten, diabetici, etc een grote kans maken om medisch afgekeurd te worden, maar wie een bril of lenzen draagt, zal daar meestel geen enkel probleem mee ondervinden en moeiteloos goedgekeurd worden bij de periodieke medische keuringen.

Duur, zegt U?

Ook de prijs hoeft geen onoverkomelijk probleem te zijn. Veel leden van onze club besteden op jaarbasis aan hun vlieghobby evenveel als een verstokte roker aan zijn dagelijkse portie sigaretten. Dikwijls staart men zich blind op het uit te geven bedrag om tot de uiteindelijke vliegvergunning te komen. Dat kan soms inderdaad aardig oplopen, maar vergeet toch niet dat de uitgaven slechts geleidelijk gebeuren, en verspreid zijn op de maanden of zelfs jaren die men er normaal over doet om die vergunning te behalen.

En, toch ook niet onbelangrijk: het plezier van het vliegen begint reeds... bij de eerste les!

***"Als je eenmaal weet hoe het is om te vliegen,
dan kun je de rest van je leven alleen nog maar over de aarde lopen
met de blik gericht op het uitspansel"***

(Leonardo Da Vinci, ca. 1500)

I. RAAC – Even voorstellen.

De Royal Antwerp Aviation Club vzw. werd opgericht op **3 november 1927**, en is daarmee een van de oudste en meest traditierijke vliegclubs van België. De figuur van **Jan Olieslagers** (de man met vliegakop op de omslag van deze brochure), initiatiefnemer en eerste voorzitter, loopt als een rode draad doorheen het meer dan 75-jarige clubverhaal. De Club heeft altijd actief bijgedragen tot de ontwikkeling van de luchtvaart in Antwerpen en heeft als doel "mensen die de luchtvaart als hobby of als beroep uitoefenen, samen te brengen".

Momenteel telt de club een driehonderdtal leden. Vier moderne, mooi uitgeruste en voortreffelijk onderhouden vliegtuigen staan ter beschikking van de leden. Zowel gebrevetteerde piloten als piloten in opleiding kunnen bij de Club terecht. Deze laatste kunnen zowel hun theoretische als praktische opleiding tot "Privé Vliegtuigbestuurder" in de Club doorlopen. De RAAC-leden vliegen jaarlijks tezamen duizenden



uren op de clubvliegtuigen.



Buiten de opleiding- en andere vlieg-mogelijkheden, biedt de club nog tal van sociaal-culturele activiteiten aan: voordrachten, vlieg- en andere uitstappen, bezoeken aan luchtvaartgerichte instellingen (luchtverkeersleiding Zaventem, vluchtnabootsers, enz.). In het gezellige clublokaal en dito terras, gelegen op de eerste verdieping van de luchthaven van Antwerpen, kunnen tussen pot en pint ervaringen uitgewisseld worden met andere leden-piloten van alle categorieën: weekend-piloten, jacht-piloten, militaire transportpiloten, zweefvliegpiloten, lijnpiloten, instructeurs, ballonvaarders, enz.

Dankzij een driemaandelijks clubblad en een immer geactualiseerde webstek, blijft elk lid perfect op de hoogte van het reilen en zeilen binnen de club.

2. Vliegen volgens de regels van de kunst en... de wet !

Zo vrij als een vogel is men helaas niet meer wanneer men vandaag in België (of elders) wil vliegen! Het vliegen wordt bij ons door verschillende wetten, koninklijke en ministeriële besluiten gereguleerd. Het Directoraat-Generaal Luchtvaart waakt over de correcte toepassing hiervan.

De oefenvergunning.

De oefenvergunning wordt uitgereikt door het Directoraat-Generaal Luchtvaart aan wie minstens 16 jaar oud is, en zowel fysisch als geestelijk geschikt bevonden werd. Deze geschiktheid wordt vastgesteld aan de hand van een grondig geneeskundig onderzoek. De RAAC zal U helpen bij de administratieve aanvraagformaliteiten.

Met de oefenvergunning mag gevlogen worden in dubbelbesturing met een instructeur aan boord. De vluchten zijn in principe beperkt tot het nationaal grondgebied.

Mits de nodige ervaring, een positieve evaluatie van je vlieg instructeur en na ongeveer 15 vliegreizen, zal je ook voor de eerste keer alleen aan boord mogen vliegen. Een onvergetelijke ervaring! Deze vlucht, evenals de andere solovluchten die zullen volgen, gebeuren evenwel nog steeds onder toezicht van de instructeur. Uiteraard zullen die vluchten afgewisseld worden met vluchten in dubbelbesturing om zich verder te bekwamen. Na minimum 45 vliegreizen, maar meestal zullen het er meer zijn, mag de instructeur je aan het Directoraat-Generaal Luchtvaart voorstellen om het praktijkexamen te laten afleggen voor privé-vliegtuigbestuurder.

De vergunning van privé-vliegtuigbestuurder.

Om de vergunning van privé-vliegtuigbestuurder, nu PPL(A) genoemd, te kunnen verkrijgen moet men minstens 17 jaar oud zijn en slagen in een theorie- en een praktijkexamen, afgenomen door het Directoraat-Generaal Luchtvaart. Men moet eerst in het theorie-examen geslaagd zijn om het praktijkexamen te mogen afleggen.

Met deze vergunning mag men onbezoldigd vliegen met passagiers overdag, in goede weersomstandigheden en dit zowel nationaal als internationaal. Men mag vliegen op het vliegtuigtype waarop het examen werd afgelegd; voor andere types vraagt de club een korte bijkomende oefenvlucht met een clubinstructeur.

3. Theorielessen: een noodzakelijk kwaad...

Alhoewel de te kennen leerstof voor de meeste nieuw is, kan ze toch gemakkelijk aangeleerd worden. De voorafgaande nodige kennis ligt niet hoger dan het niveau lager middelbaar onderwijs. Het is zeker niet juist dat een uitgebreide kennis van wiskunde zou vereist zijn. Ervaren en deskundige lesgevers, ondersteund met didactisch materiaal, maken het leren veel gemakkelijker voor diegenen die het niet meer gewoon zijn.

De theorieopleiding omvat volgende vakken:

Luchtvaartreglementering:

Hoe zit het met de voorrang van vliegtuigen in vlucht, de gebruikte visuele seinen, de indeling van het luchtruim, de luchtverkeersdiensten en de verkeersleiding, de hoogten waarop mag gevlogen worden en de vereiste weerminima? Wanneer en waar mag er gevlogen worden? Samengevat: de “wegcode” voor vliegtuigen.



Navigatie:

Hier gaat het vooral over de voorbereiding van een vlucht, m.a.w. alle aspecten die nodig zijn om veilig tot je bestemming te komen: het gebruik van navigatiekaarten, het berekenen van de invloed van de wind, de verschillende gebruikte eenheden in de luchtvaart, het gebruik van het kompas en de andere navigatie-instrumenten die je aan boord van je vliegtuig zult aantreffen.

Weerkunde:

Neen, hier wordt je niet op opgeleid tot een nieuwe Frank Deboosere, maar men zal je de invloed van het weer op het vliegen uitleggen, en je wegwijzen maken in de weerkaarten en weerberichten voor de luchtvaart. Een juiste interpretatie van deze gegevens evenals een correcte inschatting van het weer zijn immers van kapitaal belang voor de veiligheid van je vlucht!



Gewicht- en prestatieberekening:

Hierin gaat het vooral over fundamentele berekeningstechnieken met betrekking tot het uitvoeren van een vlucht. Voorbeelden hiervan zijn het opmaken van een gewichtsbekend, berekenen van de nodige startbaanlengte, enz.

Radioverbindingen:

De noodzakelijke radioprocedures, nodig om op gecontroleerde vliegvelden of luchthavens (zoals Antwerpen) met de verkeersleiding te communiceren en zodoende de nodige klaringen te bekomen, worden in dit vak aangeleerd.



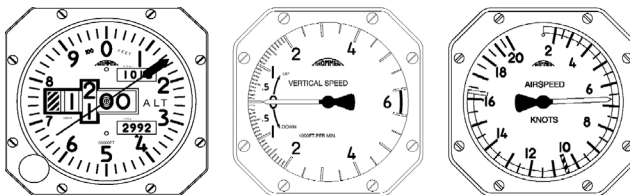
Motor, cel en uitrusting:



Deze lessen behandelen alle technische aspecten van een licht vliegtuig zoals de vliegtuigcel, de motor, de propeller en andere aanverwante uitrustingen. Neen, je wordt niet opgeleid tot vliegtuigmechanicus, maar een elementaire kennis van je vliegtuig is vereist om het veilig en correct te kunnen gebruiken.

Instrumenten:

Hierin worden de belangrijkste cockpitinstrumenten in detail bekeken, zoals de hoogtemeter, het kompas, enz. Je zult die instrumenten immers nodig hebben om je vliegtuig op een voorbeeldige wijze tot je bestemming te vliegen.

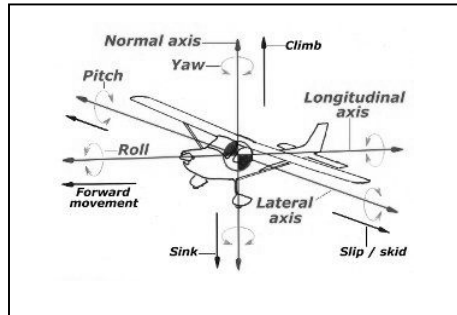


Menselijke prestaties:

Hoe reageert de mens op bepaalde omstandigheden die zich kunnen voordoen in vlucht? Ook de verschillende menselijke beperkingen komen aan bod. De lesgever raakt eveneens enkele belangrijke psychologische aspecten aan.

Theorie van het vliegen:

Ooit afgevraagd hoe een vliegtuig in de lucht blijft en bestuurd kan worden? Hier krijg je het antwoord! De belangrijkste basisbegrippen van de aërodynamica, alsook van de werking van de besturingsorganen komen aan bod. Hoe wordt er geklommen of gedaald? Kortom, de verschillende vluchtregimes zoals stijg-, daal- en kruisvlucht worden nader bekeken.



Proefexamens en schriftelijke testen.

Aan het einde van de cursus worden er binnen de school twee proefexamens georganiseerd. Deze examens zijn te vergelijken met wat men zoal kan verwachten op het examen bij het Directoraat-Generaal Luchtvaart te Brussel.

Indien de kandidaat met succes deze proefexamens aflegt, zal het hoofd van de theoretische opleiding een attest afgeven waarmee de kandidaat zich kan inschrijven voor het wettelijk examen in Brussel.

De totale theoretische opleiding omvat alles samen circa 120 lessen, inclusief de proefexamens.

Voor het afleggen van het theorie-examen is er geen minimum leeftijd vereist, maar men moet het praktijkexamen wel slagen binnen de 24 maanden na het laatste theorie-examen, zoniet moet de theoretische proef opnieuw afgelegd worden.

4. De praktijkopleiding tot privé-piloot.

Men zegt wel eens dat iedereen die heeft leren fietsen, ook kan leren vliegen. En het is nog waar ook! Er mag alleen niet vergeten worden dat sommigen gemakkelijker hebben leren fietsen dan anderen, en dat hoe ouder men wordt, hoe meer tijd men nodig heeft om het te leren. Dus, hoe jonger, hoe beter. Dit belet niet dat in de Royal Antwerp Aviation Club er leden vliegen die ermee begonnen zijn na hun vijftigste verjaardag.

Iedereen kan bij wijze van kennismaking een instructievlucht uitvoeren met een bevoegd instructeur. Dit kan ook zonder dat men in het bezit is van een vliegvergunning. Eenmaal de oefenvergunning op zak, kan het echte werk beginnen, inclusief de vluchten waar men alleen aan boord is, weliswaar

steeds onder toezicht van de instructeur. Een instructeur moet een bevoegdverklaring hebben van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en hij verkrijgt die slechts na het afleggen van meer gevorderde theorie- en praktijkexamens. Bovendien moet hij erkend en aanvaard worden door de RAAC.



De eerste fase van de opleiding gebeurt in dubbelbesturing, dit wil zeggen met de instructeur aan boord. Men ontdekt en leert de werking van de roeren, de gebruikslimieten van het vliegtuig, het opstijgen en het landen. Na ongeveer 15 uur, voor sommigen minder, voor anderen meer, vliegt de leerling voor de allereerste keer alleen aan boord, weliswaar onder de

verantwoordelijkheid van de instructeur. Men noemt dit de "eerste solovlucht". Het is een korte vlucht, maar voor iedereen een onvergetelijke gebeurtenis.

Na die eerste korte vlucht worden de solovluchten langer. Na enkele uren wordt dan begonnen met de zogenaamde overlandvluchten. Dit zijn vluchten buiten de vertrouwde omgeving van de luchthaven. Men leert zich verplaatsen van het ene vliegveld naar het andere. Het is een toepassing van wat men in de theorie cursus heeft geleerd. Op tijd en stond wordt er ook alleen aan boord naar een vreemd vliegveld gevlogen.

Ondertussen wordt ook geoefend in het vliegen aan lage snelheid, het vliegen van bepaalde figuren die moeten gekend zijn voor het praktijkexamen en het verhelpen van noodgevallen die zich kunnen voordoen in vlucht. Ook een minimum opleiding in instrumentvliegen is voorzien, die bestaat uit een 5-tal uren in de vluchtnabootser en een vijftal uren oefening in het vliegtuig. Deze basiskennis van blindvliegen dient om je uit de slag te kunnen trekken mocht je onverwachts in slecht weer terechtkomen.

Het praktijkexamen wordt afgelegd met een examiner aangeduid door het Directoraat-Generaal Luchtvaart. Het bestaat uit het uitvoeren van de aangeleerde oefeningen binnen bepaalde grenzen van precisie. Het praktijkexamen mag slechts afgelegd worden na het slagen in het theorie-examen en een vliegopleiding van minimum 45 uren. Mensen die reeds ervaring hebben als piloot van een helikopter, een zweefvliegtuig of een ULM kunnen daarvan maximaal 10 uur in rekening brengen.

5. Hoe organiseren we je opleiding ?

Jaarlijks richt de RAAC een cursus Theorie Privé-Piloot in, volgens de Europese JAR-FCL normen. De lessen beginnen meestal begin oktober; gaan door op dinsdag- en donderdagavond, telkens van 19.00u tot 22.30u, in het leslokaal op de luchthaven van Deurne. De lessen worden gespreid over een periode van circa zes maanden.



Cessna 152.

Voor de leerling-piloten die zich niet kunnen vrijmaken om klassikaal onderricht te volgen, bestaat er de mogelijkheid om zich de stof meester te maken met een "Distant Learning" methode. Via zelfstudie én begeleiding van een ground-instructor word je dan voorbereid op het theoretisch examen.

Het resultaat van dit theoretisch examen blijft geldig gedurende 24 maanden, te rekenen vanaf de datum dat men voor alle vakken geslaagd is. Wel mag men de praktijkopleiding starten vooraleer men in het theoretisch examen geslaagd is en zelfs vooraleer men met de theoriecursus begint. De periode waarin men de praktijkopleiding kan aanleren is dus groter dan 24 maanden, wat normaal gezien ruim voldoende is.

Voor de praktijkopleiding staan twee Cessna 152 en twee Piper Warrior III toestellen ter beschikking. Je kiest volledig vrij een instructeur uit de clublijst. Afspraken worden rechtstreeks met de instructeur gemaakt. Bij eventuele twijfels staan de bestuurders klaar om raad te geven of te helpen. Te grote periodes tussen lesvluchten zijn nefast voor een vlotte vooruitgang in de opleiding. Het is daarom aangeraden wanneer men met het vliegen gestart

heeft, om gemiddeld 1 vliegles per week te nemen, in ieder geval niet minder dan 1 les om de veertien dagen.

Het is onmogelijk vooraf een juist aantal vliegreuren op te geven die je nodig zal hebben om de volledige training af te werken. Dat hangt o.a. af van de intensiteit van je training, jouw vaardigheid, enz. De gemiddelde leerling heeft 70 à 80 uren gevlogen, zowel in solo als in dubbele besturing alvorens het praktische eindexamen af te leggen met een examinator.

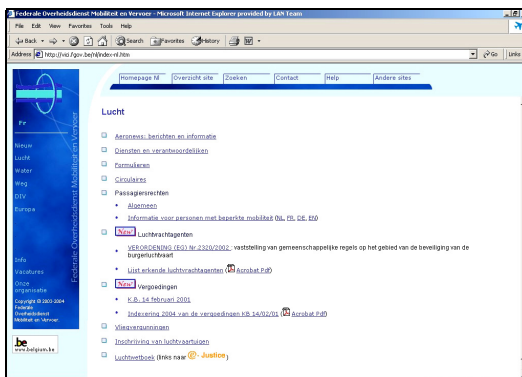


Piper Warrior III.

Directoraat-Generaal Luchtvaart.

Alle informatie inzake praktische en wettelijke bepalingen met betrekking tot de luchtvaart in België kan gevonden worden op:

<http://www.mobilit.fgov.be/nl/index-nl.htm>



6. Betreffende het geneeskundig onderzoek.

Het eerste geneeskundig onderzoek voor het bekomen van de vergunning PPL(A), of een oefenvergunning, moet gebeuren in het Expertisecentrum voor Luchtvaartgeneeskunde Wetstraat 56 te Brussel. Na het opsturen van de aanvraag wordt men uitgenodigd voor een algemeen onderzoek.

Aanvraagformulieren zijn ter beschikking in het clublokaal of kan je van het internet halen. Voor het onderzoek van zicht, gehoor, evenwicht en hart zijn altijd alle verschillende specialisten ter plaatse, zodat het volledige onderzoek in een voormiddag afgerond is.

Indien de dag of het uur van de uitnodiging u niet past, is het belangrijk dit zo snel mogelijk te melden en een nieuwe datum aan te vragen.

Het resultaat van het geneeskundig onderzoek wordt u overgemaakt door het Directoraat-Generaal Luchtvaart, waarna de aanvraag voor een oefenvergunning kan ingediend worden. Twee maanden is de gemiddelde doorlooptijd van aanvraag van geneeskundig onderzoek tot uitreiking van de oefenvergunning.

Een privé-piloot dient om de twee jaar zijn of haar medische keuring te hernieuwen, voor zover men de leeftijd van vijftig jaar niet heeft bereikt. Daarna dient de keuring ieder jaar te worden uitgevoerd. De herkeuring gebeurt bij een daartoe bevoegd geneesheer.



**Zet de eerste stap :
maak een afspraak met een van onze bestuurders !
info@raac.be**



Bezoek ook de RAAC-webstek:

www.raac.be

E-mail:

info@raac.be

Brochure uitgegeven door:

**Royal Antwerp Aviation Club
Luchthaven Antwerpen – Bus 8
2100 Deurne**

Copyright © 2006: Royal Antwerp Aviation Club

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch, door geluidsopname of weergaveapparatuur, of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.