

Fly-over





Woord van de voorzitter

Na een drukke grillige zomer en een te natte nazomer, die onze beide evenementen en ons dagelijkse vliegen negatief beïnvloed hebben, brengen nu de beginnende herfst en de komende winter wat rust in onze club zodat er nog wat prettige dagen volgen voor het einde van het jaar.

Na het onstabiele weer van de experimental days, zijn ook de dagen voor en na de airshow doorgegaan onder bizarre weersomstandigheden. Toch hebben we het op de beide dagen van de show vrij goed droog kunnen houden en mogen we zelfs spreken van een groot geluk in de gegeven omstandigheden. Gelukkig voor ons allen en voor de toeschouwers die van al het moois dat voorgesteld werd konden genieten. We mogen al onze vrijwilligers en het directieteam dat aan de basis lag van deze verjaardagsshow een compliment toesturen.

In de media lazen we dat ook de Engelse shows wat van onze show konden opsteken en de CEO van de Amerikaans-Canadese ICAS organisatie voor airshows noemde het zelfs de beste show die hij ooit bezocht. Allemaal mooi om te horen, maar intern leren we altijd bij en is ons team zich ook bewust van verbeterpunten. De vinger op de pols houden is belangrijk en met het evenement dat volgend jaar in Kleine Brogel doorgaat, hebben we ook de kans om het een jaar wat rustiger aan te doen.

Ons bestuur bezint zich over de voorbereiding van de nieuwe toekomstige vloot en houdt jullie daarvan op de hoogte. Onze eigen LNC wordt herdoopt als D-EBLE en gaat onder Duitse vlag vliegen, na alle voor en tegen even op een rij gezet te hebben.

Wim Malcot gaat onze club vertegenwoordigen bij EFLEVA, de Europese vereniging met wie we dit jaar sloop gingen voor de experimental days en ons directieteam airshow zal ook vertegenwoordigd zijn op de congressen van de International Council of Airshows en de Europese tegenhanger EAC.

Met de verjaardag van het einde van WO I in aantocht, wordt ook gedacht aan een bezoek aan de typische streken waar deze grote oorlog gewoed heeft en er is een volgende clubuistap in voorbereiding met bestemming 'onbekend' tot dusver.

En in het algemeen: de club klaar maken voor een boeiend jaar 2018, want ons promotieteam heeft weer een aantal nieuwe kandidaten aangetrokken om onze club op 7 oktober te bezoeken en wie-weet lid te worden.

Nicole Plees

Clubnieuws

Robert Jongen heeft zijn lidmaatschap van Aeroclub Sanicole vzw opgezegd.

Cynthia Mievis en Lieven Put hebben zich als lid aangemeld.

Gregoor Samyn is geslaagd voor de theorie PPL. - proficiat Gregoor!

Guy Eevers is geslaagd voor het praktijk-examen PPL - proficiat Guy!

Jimmy Mangelschots is de trotse eigenaar geworden van een VL 3



Bij de cover:
Marchetti SF-260
00-EEJ

Inhoud

- 2) Woord van de voorzitter
Clubnieuws
- 3) Vragen Fly-over
Agenda
Clubactualiteit
- 4) 40j Sanicole Airshow
- 6) MM of EJ?
Oplossingen
- 7) PPL theoretical training
- 8) Flight Safety
- 9) Clubactualiteit
- 10) De langste dag - Bantheville
- 11) EFLEVA Days 2017

Redactie:

Cees van den Hoek, Geert Lemmens,
Hilde Blarinckx, Jean-Paul Janssens, Rob
van Espen, Rudy Vervecken, Wouter
Verlinden

Aeroclub Sanicole

Kamperbaan 165, 3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39 – Fax 011/34 88 71
Web: www.sanicole.com
Mail: info@sanicole.com

5 vragen voor de Fly-over

De antwoorden vindt u op pagina 9

1. EB-R42 is een:

- A) Gebied met beperkingen.
- B) Verboden gebied.
- C) Verkeersleidingsgebied.
- D) Gebied waar radiocommunicatie verplicht is.

2. Welke uitrusting dien je aan boord te hebben in een TMZ?

- A) Noodradiobaken.
- B) VHF radio.
- C) Transponder.
- D) De uitrusting en instrumenten verplicht voor IFR vluchten.

3. Een fuel flow meter heeft als hoofddoel:

- A) Lekkage opsporen.
- B) Mengverhouding regelen.
- C) Motorproblemen herkennen.
- D) Geen van bovenstaande is juist.

4. Je directional gyro is niet onderhevig aan:

- A) Schijnbare drift.
- B) Precessie.
- C) Rigidity in space.
- D) Dipfout.

5. Een toestel met dieselmotor is niet uitgerust met:

- A) Magneto's.
- B) Een turbo.
- C) Een CSU.
- D) Brandstofpompen.

Agenda 2017

15 oktober 2017

Oriëntatieloop

19 oktober 2017

Social Event - 20.00 uur

2 december 2017

Helpersfeest

16 december 2017

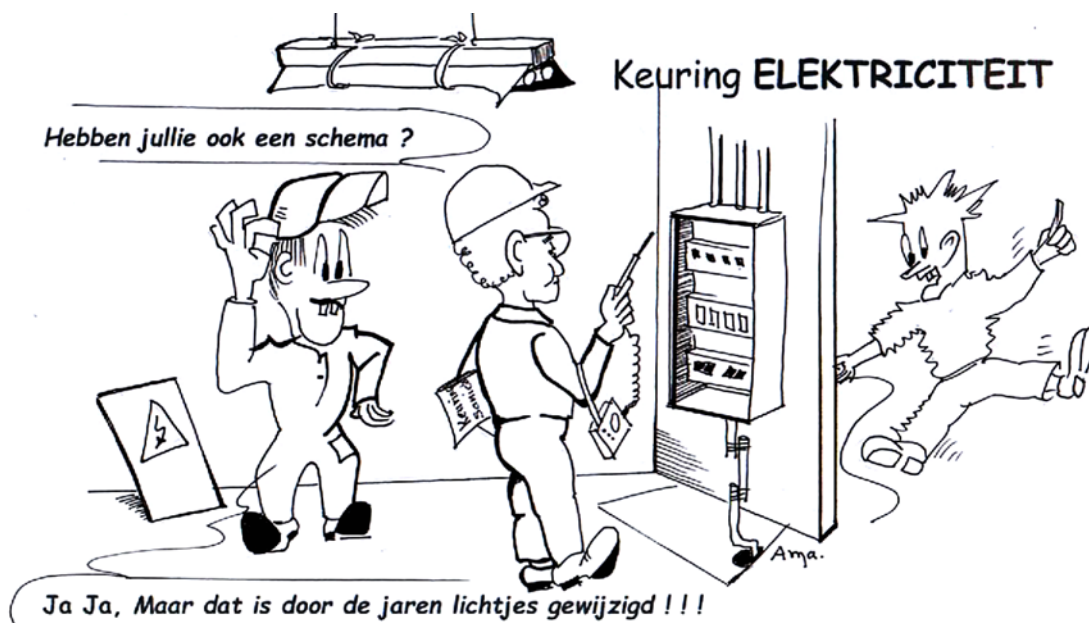
Fly Over + Winter BBQ

7 januari 2018

Nieuwjaarsreceptie

Clubactualiteit

Armand Bussé



40 jaar International Sanicole Airshow

Remembering the past...celebrating the future, het was de slagzin van onze 40e verjaardagshow. We hebben de vliegshow wereld van hun sokken geblazen en iedereen met verbazing laten meegenieten van hetgeen we gerealiseerd hebben. Luchtvaartliefhebbers van over heel de wereld zijn naar onze show gekomen omdat en ik citeer: "Nergens zien we zoveel hoogtepunten op één plaats als hier in Sanicole", "Sanicole simpelweg de beste airshow van het jaar is", ... en daar kunnen we alleen maar enorm fier op zijn.



We moeten samen genieten van hetgeen we gerealiseerd hebben, want ik hoop dat iedereen beseft dat dit iets uniek was, iets ongeëvenaard, iets wat niet meer zal terugkomen. Wij zullen keihard blijven verder werken in de toekomst aan onze fantastische airshow, maar dit evenaren zal onmogelijk zijn.



Wanneer je naar een airshow gaat en de timing krijgt zijn er direct enkele niet te missen acts die je gaat aanduiden en eveneens enkele plaspauzes. Heel veel toeschouwers hebben het dit jaar langer moeten ophouden dan hun lief was denk ik, want er zaten geen plaspauzes in het programma!

Dit jaar hebben we zeker het toeschouwersrecord verbroken voor onze airshow, zowel op vrijdag als op zondag. De indicaties waren al zeer positief, we verkochten namelijk dubbel zoveel kaarten in voorverkoop in vergelijking met vorig jaar, maar anderzijds waren de weersvoorspellingen

dramatisch. Op vrijdagmiddag kregen we de melding dat we uitermate blij mochten zijn als er een helikopter zou kunnen vliegen 's avonds. Fantastisch was het weer niet, maar bijna alles heeft kunnen vliegen en ik denk dat het bewezen is dat Sanicole een aantal beschermengelen hierboven heeft die voor ons en het weer zorgen.



Het is fantastisch wat de Freccie Tricolori gepresteerd hebben. In zeer marginale omstandigheden hebben zij hun show helemaal veilig en professioneel gedraaid en bewezen wat ze kunnen. Er waren dit jaar teveel hoogtepunten om er eentje uit te halen, maar denk dat onze Italiaanse vrienden zeker één van de absolute smaakmakers van de show waren.

Tot slot wil ik nog iedereen heel hartelijk danken voor zijn steun en medewerking aan onze show. Eerst en vooral het kernteam dat een jaar lang keihard gewerkt heeft om dit mogelijk te maken, alle diensten van defensie die hebben meegewerkt aan onze show, alle externe groepen die onze show ondersteunt hebben en uiteraard onze eigen vrijwilligers en clubleden.

Volgend jaar gaan wij net als in 2014 de Belgian Air Force Days in Kleine Brogel ondersteunen en ervoor zorgen dat dit eveneens een denderend succes wordt, want de tandem Sanicole-KB is er eentje om in te lijsten. Afspraak volgend jaar op 8 & 9 september in Kleine Brogel en noteer ook alvast 13 & 15 september 2019, want dan vliegen wij er voor de 41e keer met z'n allen in!





Raymond's Aircraft Restoration bvba

Maintenance - Antique & Classic Restoration
Wood & Fabric Work -Sales

EASA approved maintenance shop

www.rar.be

R.A.R. bvba
Antwerp Airport
Luchthavenlei 1, bus 52
2100 Deurne - Belgium
Phone & Fax: +32 (0) 3 321 13 17
Mobile: +32 (0) 495 54 88 50
E-mail: raymond.cuyper@rar.be



MM of EJ, het blijft een fantastisch vliegtuig

Het was alweer 8 jaren geleden dat de SMM en SML voor de laatste keer opstegen vanuit ons vliegveld. Een mooi en emotioneel hoofdstuk dat werd afgesloten. Mijn bompac Lucien, stichter van het vliegveld, was als voorzitter altijd één van de voortrekkers op de club op de grond en in de lucht. Eén van zijn jaarlijkse tradities was om zijn airshow zelf te openen met zijn Marchetti: strak, perfect zoals hij dat kon. Omdat wij in onze 40e verjaardagshow zoveel mogelijk hoogtepunten uit het verleden de revue wilden laten passeren, zou het ook een mooi eerbetoon aan hem zijn als ikzelf de show op Marchetti kon openen.

Ik was ontzettend blij dat Tony De Bruyn zijn toestel ter beschikking wou stellen hiervoor. Omwille van de overgang naar de Europese regelgeving en de lange acro-inactiviteit was ik genooddaakt om mijn hele acro-opleiding vanaf nul te hervatten, maar dankzij geweldige instructie van Stef Braem en Geert en de super-medewerking van onze bureaus uit Kiewit kon ik alles tijdig vervolledigen.

De SF-260 blijft altijd een speciale band met ons vliegveld houden en het was geweldig om er nogmaals mee te vliegen, maar ook dit hoofdstuk moeten we jammer genoeg afsluiten.



De oplossingen . . .

1. a) De R staat voor "restricted", beperkingen. Een verboden gebied in België begint met EB-P... terwijl. Het gebied achter antwoord d) is een RMZ, radio mandatory zone, bijv. rond EBKT.
2. c) TMZ is de afkorting van transponder mandatory zone. Transponder is daar verplicht. De andere antwoorden zijn fictie...
3. b) Als je een power setting instelt en de fuel flow is hoger of lager dan het P.O.H. aangeeft, dan is het tijd om je mixture aan te passen.
4. d) De andere 3 antwoorden zijn typische verschijnselen waaraan een gyroscoop onderhevig is. De dipfout is een kompasfout, en gezien je directional gyro niet magnetisch is heeft de dipfout er geen vat op.
5. a) Een dieselmotor heeft geen bougies nodig dus ook geen magneto's. De andere antwoorden zijn niet altijd fout maar hiermee kan een dieselmotor wel zijn uitgerust - dit is bijvoorbeeld bij de F-GUPL het geval.

PPL Theoretical training

De nieuwe lessenreeks voor de leerling-piloten start vanaf 14 oktober. Deze lessen kunnen ook gevolgd worden door gebreveteerde piloten die graag nog eens een opfrissing hebben van een bepaald onderwerp. Je moet dus niet de hele reeks volgen. Indien jullie geïnteresseerd zijn, dan kunnen jullie meer info bekomen bij Geert.

Lesson Nr.	Day of wk	Lesson Date	Count of lessons	Subject of the lesson	Theoretical instructor
------------	-----------	-------------	------------------	-----------------------	------------------------

October 2017

1	sa	07/Oct	1	General Introduction to airfield and PPL course	All instructors
2	sa	14/Oct		Navigation 1	Hans Bogaerts
3	th	19/Oct		Principles of Flight 1	Vic Mardaga
4	sa	21/Oct		Navigation 2	Hans Bogaerts
5	th	26/Oct		Principles of Flight 2	Vic Mardaga
6	sa	28/Oct		Navigation 3	Hans Bogaerts

November 2017

7	th	02/Nov		Principles of Flight 3	Vic Mardaga
8	sa	04/Nov		Navigation 4	Hans Bogaerts
9	th	09/Nov		Principles of Flight 4	Vic Mardaga

11/nov

Armistice Day

10	th	16/Nov	5	Principles of Flight 5 & rehearsal	Vic Mardaga
11	sa	18/Nov		Navigation 5	Hans Bogaerts
12	th	23/Nov		Communications 1	Tom Van Genechten
13	sa	25/Nov		Radio Navigation 1	Hans Bogaerts
14	th	30/Nov		Communications 2	Tom Van Genechten

December 2017

15	sa	02/Dec		Radio Navigation 2	Hans Bogaerts
16	th	07/Dec		Communications 3	Tom Van Genechten
17	sa	09/Dec		Radio Navigation 3	Hans Bogaerts
18	sa	16/Dec	9	Rehearsal - Navigation & Radio Navigation	Hans Bogaerts

AIRCRAFT MAINTENANCE AND CAMO +

SUBPART F, G + I CAPABILITY
 50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS
 IMPORT - EXPORT INSPECTIONS
 THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER
 DIAMAND SERVICE CENTER
 TECHNAM SERVICE CENTER
 FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES
 OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES
 HANGAR & OFFICE RENTAL

AIRLINE PILOT TRAINING

PPL(A)
 ATPL(A)
 NR
 IR-SEP
 MEP-VFR
 CPL - IR - MEP
 MCC
 TYPE RATING



info@lindsky.com
 www.lindsky.com
 T +32 3 322 75 22

Flight Safety, an attitude or a way of life (and a way to survive!)

Enkele gebeurtenissen om over na te denken.

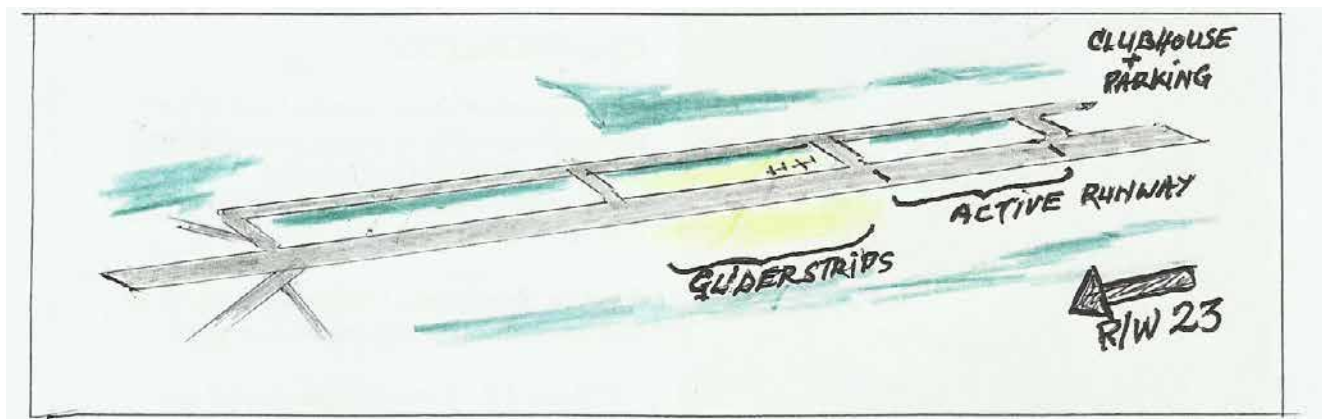
Potentieel gevaar te Zoersel (EBZR)

Een piloot vliegt met zijn instructeur een lesvlucht naar Zoersel. Baan 23 is in gebruik, en de landing gebeurt zonder problemen. Er is ook zweefvliegen, en er liggen een aantal zweefvliegtuigen klaar op de voorziene strip. Er is een onverstaanbaar radiobericht gehoord.

Na het uitrollen moet het vliegtuig, volgens de geldende instructies, de eerste afslag naar rechts nemen, om dan via de parallelle taxi naar clubhuis en parking te taxiën.



Bij het afdraaien van de landingsbaan op de intersectie, stopt de instructeur instinctief het vliegtuig. De rij zweefvliegtuigen staat dan links op de grasstrip opgesteld om opgesleept te worden. Op dat ogenblik zoekt het sleepvliegtuig voor hun vliegtuig voorbij, met de sleepkabel achter zich aan op een meter boven de grond. De sleper zat in een dode hoek. Net op tijd een goede reflex gehad!



Sleepvliegtuigen, (net als vliegtuigen voor paradij) vliegen zelden een standaard circuit. Ze duiken meestal snel naar beneden en sleuren hun toestel door korte bochten om tijd te sparen en zo veel mogelijk bewegingen te realiseren in korte tijd. Wees dus extra voorzichtig, en kijk goed uit op velden waar aan zweefvliegen (of paradij) wordt gedaan, zeker als er geen verkeersleiding is. In de instructies voor Zoersel staat voor landing op baan 23: "Upon vacating the runway, keep a sharp look out for landing gliders"

Een suggestie: alvorens de intersectie in te draaien, maak een bocht naar rechts, totdat je een goed zicht hebt op de naderingszone van de zweefvliegtuigen.

D-EGPG : valstrik in de controles van de radio.

De radio van de Robin D-EGPG is enigszins ongelukkig ingebouwd in het instrumentpaneel. Het is namelijk mogelijk, wanneer men de centrale gashendel met de rechterhand bedient, om met de vinger tegen de knop te komen die de actieve radiofrequentie wisselt met de stand-by.

Onlangs gebeurde het volgende: een leerling in de eerste fase van de opleiding taxiëten na de motortesten en nazichten naar de startbaan 26 in EBLE, kijkt normaal of de "final" vrij is en kondigt een "back track" aan via de radio. Op de startbaan; tijdens de "back track" merkt hij plots een toestel op in de eindnadering. De instructeur neemt over en stuurt het vliegtuig van de baan in het gras, het toestel in final (een motor zwever met de motor stilgelegd!) start de motor en maakt een doorstart.

Sleutelement bij dit gebeuren: ergens tijdens de taxi moet de radio overgeschakeld zijn naar de "stand by freq". Daardoor waren de radiomeldingen van het toestel in de circuit niet gehoord. Het vliegtuig op final was nog redelijk ver, de witte kleur maakte het silhouet op final moeilijk zichtbaar. De eigen oproep die de "back track" aankondigde, gebeurde op de foute frequentie, en kon dus evenmin gehoord worden door het naderende vliegtuig !

Dus piloten van de D-EGPG, wees attent en kijk op cruciale momenten na of de actieve radio frequentie wel de goede is, en deze niet per vergissing werd gewisseld.

Airspace infringement

Op een dag tijdens de week krijgt de dienstdoende vliegveldoverste (VVO) een telefoon van de verkeersleiding van Kleine Brogel (KB): "Er is een vliegtuig in onze CTR, dat kennelijk onderweg is naar EBLE, maar waarmee we geen radiocontact hebben, weet u daarvan? Wij verwachten elk ogenblik nog F16 's die terugkeren van een opdracht"

De VVO weet nergens van, en merkt even later het toestel op dat inderdaad boven het vliegveld cirkelt, klaarblijkelijk om te landen. Echter heeft de VVO het kruis gelegd in het signaalvierkant, omdat het gras gemaaid wordt. Hij roept het bewuste toestel op, met de boodschap dat het veld momenteel gesloten is.

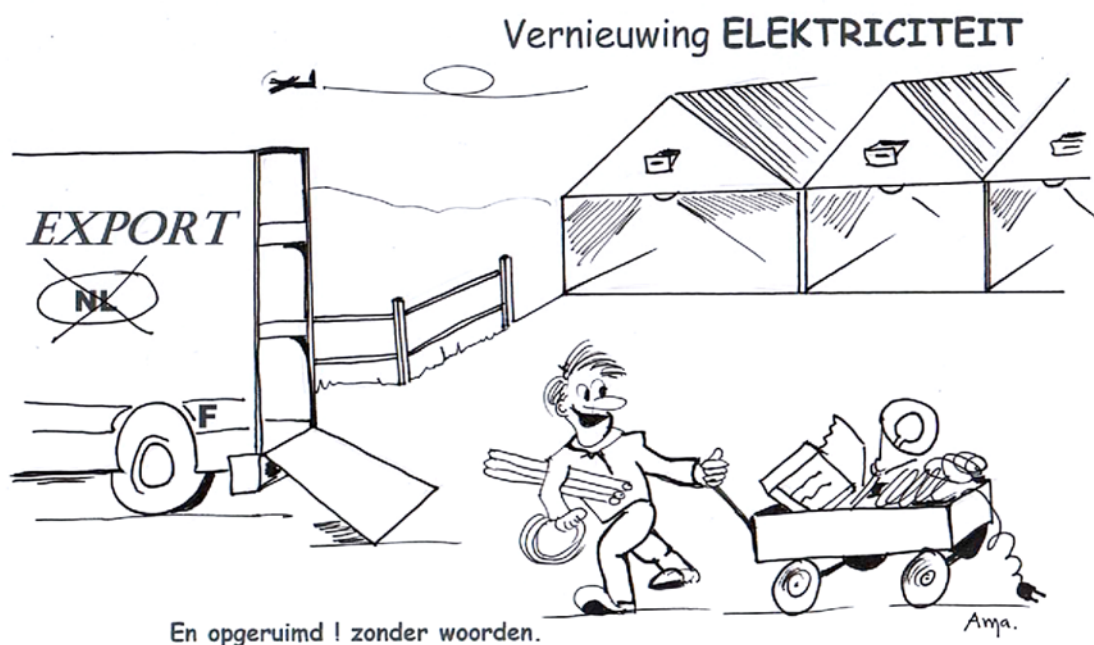
Hij krijgt enkel als antwoord "you are unreadable". Het vliegtuig gaat in de landingscircuit, en pas op short final, besluit de piloot een doorstart te maken.

Tijdens het telefoongesprek later bevestigt de betrokken piloot dat hij radioproblemen had en geen enkele communicatie kon verstaan. Het werd hem duidelijk gemaakt door de VVO dat dit echt niet kan: als men een slecht functionerende radio heeft, vliegt men niet zonder toelating een CTR binnen. Evenmin maakt men landingsmanoeuvres op een veld dat gesloten is. Ook werd aangedrongen bij de piloot om telefonisch contact op te nemen met de verkeersleiding van KB.

Dit soort slordigheden van bepaalde piloten heeft vaak voor gevolg dat voor iedereen nieuwe beperkingen worden ingevoerd.

Clubactualiteit

Armand Bussé



De langste dag - Bantheville Jean-Paul Janssens

Er is een jaarlijkse traditie om midzomernacht te vieren op het vliegveld van Bantheville. Bantheville in Frankrijk, ten zuiden van Virton is zowat drie uur rijden van Sanicole en dus binnen handbereik van automobilisten om een weekendje door te brengen. Anderen zagen het al weer als een tussenstop op de terugreis uit zuid Europa. Bantheville lag immers op de terugweg.



Natuurlijk kon er, voor ervaren piloten, deze trip met het vliegtuig gemaakt worden, wat een vluchtje van zowat een uur betekende vanuit EBLE. Met het vliegtuig was het zelfs voor bezoekers uit Antwerpen EBAW en Asperden EDLG de trip niet te ver.

Voor enkele vliegtuigen, zoals de OO-161 was het hun Maiden Trip naar Bantheville. Zo werd elk vliegtuig daar verwelkomd door de Marchaller met Engelse oorlogshelm uit voorbij de wereldoorlog. De wereldoorlogen waren immers het thema tijdens dit weekend.



Een deel arriveert 's vrijdags wat van vrijdagavond een rustige babbelavond maakte bij pot en pint. Rond een schappelijk uur trekt ieder zich terug in de gereserveerde hotelkamers, B&B kamers of in de slaapzakken in tentjes of kamers op het vliegveld zelf. Ieder wil natuurlijk fris zijn voor zaterdag, de grote dag.



Zaterdag is het verzamelen geblazen. Daar het uitstekend weer was voor een wandeling, was er snel een groep bereid langs het riviertje naar het Amerikaans Oorlogskerkhof van de Eerste Wereldoorlog te trekken. Dit is zeker een aanrader, ook al kom je een groep paintball strijders tegen die hun oorlog uitvechten met explosieven.

Het perfect onderhouden Oorlogskerkhof leidde binnen de groep tot reflectie en zelfs discussie over de zinloosheid van oorlogen, en in het bijzonder de Eerste Wereldoorlog die maar een tussenstap bleek te zijn om uiteindelijk tot vrede te komen.



Na zulke bezinning was het hoog tijd voor een terrasje bij het plaatselijk museum. Op de binnenkoer werd er genoten van een paar consumpties in de zomerzon. Al snel was het tijd om terug te keren voor de avondactiviteiten. Met een flinke tree werd de wandeling ingezet richting vliegveld. Aan de brug kon men van op afstand de activiteit op het vliegveld gadeslaan. Vliegtuigen stegen op en landden. Alom activiteit, wat mooi was om te zien.



De avondactiviteit was een excellente barbecue die de traditie alle eer aandeed. Er was geen eten te kort, groenten noch vlees. Het was echt om van te snoepen, vooral de Chateaubriand. Stemmingmakers waren zij die het oorlogsverleden levendig maakten door ons terug in de tijd te katapulteren met hun gepaste klederdracht. De sfeer was gezet. Zelfs boer Geert met tractor ontbrak niet. Het werd een plezierige avond met dans, drank en muziek, tot in de late zomeruren.

Zondag morgen na een goed ontbijt zetten de laatsten hun terugtocht in. Het was een geslaagd weekend. De traditie dwingt ons al om aan midzomernacht 2018 te denken. Noteer dit alvast in je agenda.



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

VERKOOP — INSTALLATIE — SERVICE

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



Garmin GTN750 & GTN650

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

Garmin GTR225A & GNC255A

- GTR225A: VHF com met 8.33 kHz spacing
- GNC255A: Nav/Com met 8.33 kHz spacing
- Database met Nav & Com frequenties
- Geïntegreerde 2-persoons intercom
- Standby frequency monitoring

Bezoek onze showroom voor een demo



Garmin GTX335 & GTX345 Mode S & ADS-B transponders

- GTX335: Mode S transponder met extended squitter (ADS-B out)
- Optionele geïntegreerde WAAS GPS voor ADS-B out positie
- GTX345: Mode S & ADS-B out + ADS-B in ontvanger
- Interface met bestaande MDF voor traffic display
- Bluetooth voor traffic display op portable moving map of iPad



Garmin G500 & G600

Gecertificeerd glass panel voor retrofit installatie

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

Trig Avionics TY91

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

Trig Avionics TT21

- Mode S transponder
- Geïntegreerde encoder



Aspen Evolution Flight Display EFD 1000

Revolutionair PFD en HSI voor retrofit

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



Bose Headset A20

Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

Tel: 056/43 16 26

email: info@lambert-aircraft.com



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM

Whatever your mission, always fly Mission®