

Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Negentiende jaargang
DECEMBER 2020

68

Woord van de voorzitter



De eerste woorden die we moeten uitspreken gaan over het plotse en veel te vroege heengaan van Leon Baor, die in onze club in allerlei rollen steeds een sterk opbouwende sleutelpersoon geweest is, die we erg gaan missen. Dany, zijn vaste vliegcompagnon en zijn echtgenote en Geert namens de club hebben samen de afscheidsviering bijgewoond en velen van ons hebben dat ook gedaan via de livestream. Het was een mooie ode aan het leven van Leon. Later, wanneer het kan, zullen we op de club een moment vinden om daar samen met de familie op terug te komen.

Nadat we onze algemene vergaderingen ook al digitaal moesten laten verlopen, gaan we stilaan de winter in, zonder dat we mekaar nog echt 'live' ontmoet hebben in de club. Al is natuurlijk die realiteit ook in het andere stuk van ons leven nog sterker aanwezig. We kunnen wel zeggen dat we van de hoop leven, maar voor alles heb je ook een plan nodig en daar moeten we samen, ook wat de club betreft, aan werken.

Het airshow team heeft zich in de afgelopen tijd live gebogen over de toekomst van ons grootste event en zijn aan plannen voor de toekomst aan het werken. We hebben van de digitale show genoten en met over de 20.000 bezoekers en de vrije giften van om en bij de 7000 euro voor het goede doel was dat een onverwacht succes.

Qua leden zijn we blij op onze infodag weer een aantal nieuwe kandidaten te hebben mogen begroeten. Want dankzij de inspanningen van VMMV zijn we toch terug aan het vliegen geraakt, al zijn de cijfers van de clubtoestellen niet overweldigend. Voor de drie clubtoestellen draaien ze respectievelijk voor EBLE rond de 160, ELGW rond de 200 en voor de GUPL rond de 125. Het nieuwe contract voor de Diamond loopt vanaf 1 juli.

Op het vlak van de vliegveldoversten is Pedro weggefallen omwille van de persoonlijke zorg voor zijn echtgenote. Jan Gielkens engageert zich een halve dag in plaats van een ganse, spijs aanhoudende gezondheidsproblemen. Voor hun jarenlange (en de huidige paraatheid van Jan), zijn we hen daar erg dankbaar voor. Nu zijn we – zoals gemeld – op zoek naar plaatsvervangers, die, net als Raymond Volders op dinsdag en Jo Hus op woensdag voor stabiliteit op dat vlak zorgen, zonder dat Geert elke week naar andere mensen op zoek moet gaan. Al degenen die daar ondertussen bij geholpen hebben onze oprechte dank!

Recente aan- en verkopen hebben weer een aantal wissels in onze loodsen tot gevolg gehad waar nu aan gesleuteld wordt om iedereen een goede plaats te geven.

Onze jaarlijkse milieucheck is goed verlopen dankzij u allen. Maar we moeten er rekening mee houden dat, mede in het kader van de CO2 maatregelen, we spontaan wat compenserende maatregelen zullen moeten realiseren om op dat vlak de regelgeving voor te blijven. In die zin is het ook goed dat er op onze club een spontaan gestarte werkgroep onder leiding van Gert Hendrickx gestart is die zich met de problematiek bezighoudt. Deze werkgroep heeft zichzelf voorgesteld op ons bestuursorgaan en bereidt de verdere werking voor.

Tot spoedig! Nicole Plees - Voorzitter



Bij de cover

Flying Bulls BO 105 CBS
© Red Bull Content Pool

Inhoud

Woord van de voorzitter	2
Bij de cover	2
Inhoud	2
Agenda	3
Luchtvaartkennis	3
Leon...	4
Clubnieuws	5
De kastelen van de Loire	6
Lidgelden en verzekering	10
Algemene ledenvergaderingen	11
De oplossingen	11
Een korte opfrisser	12
Netheid clubtoestellen	12

Redactie:

Geert Lemmens, Hilde Blarinckx,
Jean-Paul Janssens, Rudy
Vervecken, Wouter Verlinden

Aeroclub Sanicole

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

Geslaagden

Donald Bobbaers

Marc Ooms

Heren, proficiat en veel veilige vluchten.

Na erg lang wachten hebben ze uiteindelijk hun vergunning in handen.

Zoals jullie begrijpen hangt een "GO or No Go" van de geplande activiteiten af van de COVID maatregelen. Achter de schermen wordt aan de volgende activiteiten gewerkt.

Zet de data alvast in uw agenda.

6 - 12 mei 2021
Vliegweek

18 - 20 mei 2021
Langste Dag

28 - 29 augustus 2021
Voorbereidingen Airshow

4 - 5 september 2021
Voorbereidingen Airshow

10 - 12 september 2021
Airshow

De antwoorden vindt u op pagina 11

1. Welke bewering is fout over een magneto?

- A) Bij een viertakt, viercilinder benzinemotor drijft elke magneto 4 bougies aan.
- B) Een magneto levert hoogspanning.
- C) Je magneto's zijn aangesloten op de batterij.
- D) Zonder impulskoppeling zou je de motor niet kunnen starten.

2. Hoe noem je de luchtdruk op een vliegveld?

- A) QNH
- B) QFU
- C) QNE
- D) QFE

3. Waar verwacht je snelle opbouw van "clear ice" op je toestel?

- A) In een AS wolk.
- B) Bij het weerfenomeen FZRA.
- C) Bij ijskoud weer en BKN ST op 2000 ft.
- D) Dit doet zich alleen voor in de carburator.

4. Je krijgt radiodeflect in een CTR. Welk van onderstaande is geen correcte oplossing?

- A) Transponder op 7600, CTR verlaten op de koers gepubliceerd in de AIP.
- B) Transponder op 7600, je vliegplan verder uitvoeren.
- C) In het circuit, transponder op 7600 en uitkijken voor visuele seinen.
- D) Het toestel voor je volgen op een veilige afstand en landen.

5. Wat betekent "WILCO" uitgesproken op de radio?

- A) Ontvangen, begrepen en ik zal het uitvoeren.
- B) Ik zal op de aangegeven frequentie communiceren.
- C) Ontvangen, mag alleen gebruikt worden voor officiële mededelingen.
- D) Dit begrip is buiten gebruik, je moet elke instructie teruglezen.

Wel en wee

André en Gaby Loomans krijgen beiden een chemo-behandeling. André vindt het fijn als hij belangstelling krijgt van de clubleden. GSM 0486/321 833

Guy van Olmen heeft ruim een jaar geleden een longtransplantatie gehad. Na veel tegenslagen gaat het nu langzaam de goede kant in. Hopelijk zien we Guy snel weer op Sanicole. GSM 0497/884 624



Toen ik van de week het overlijdensbericht van Leon via de vliegclub ontving was ik erg aangeslagen. Ik vertelde aan Karolien dat Leon van de vliegclub overleden was. Verbaasd keek ze me aan en zei die vriendelijke grijze man. Ik wist onmiddellijk dat zij wist over wie het ging, want dat was Leon die vriendelijke man van de vliegclub.

Maar Leon was nog veel meer. Hij was altijd diplomatisch en kon rust brengen als dat eens nodig was. Het was iemand waarop je kon rekenen en die altijd klaar stond met goede raad. Als het Intern reglement van de club weer eens toe was aan een herziening was hij daar om advies te geven en de verschillende discussiepunten te duiden en te komen tot een tekst waarin iedereen zich kon vinden. Hij was in staat om mensen te verzoenen en kwam altijd met doordachte argumenten. Dat maakt dat iedereen ook altijd veel respect had voor Leon en voor zijn adviezen. Wij zullen hem en zijn goede raad en advies missen.

Ik heb Leon leren kennen als de verbindingspersoon tussen de club en de hulpdiensten tijdens de airshow eind jaren '90. Het was fijn om met hem samen te werken. Met zijn kennis in preventie en veiligheid en zijn ervaring in de luchtvaart was hij de geschikte man om vertegenwoordigers van de hulpdiensten bij te staan met raad en daad. Ik zie Leon nog altijd zitten boven op het terras van het clubhuis, in de hoek -want daar hadden ze het beste zicht over het publieksterrein- met een tafeltje en een parasol. Dat was het coördinatiecentrum voor de hulpdiensten. Ik weet nog die keer dat een vuilbak tussen het publiek begon te smeulen. Op weg naar de plaats kwamen we elkaar tegen en Leon gaf aan om een brandblusser mee te nemen. Zonder woorden wisten we beide waar we de dichtstbijzijnde blusser moesten vinden en we haastten ons ter plaatse. Alles was al onder controle toen de brandweer uiteindelijk kwam aanzetten... Ook nu het coördinatiecentrum uitgegroeid is tot een organisatie op zich met tientallen verantwoordelijken konden wij nog steeds beroep blijven doen op Leon die in geval van activatie van de crisiscel (gemeentelijk of provinciaal) ter plaatse zou gaan om de beleidsmakers bij te staan met de nodige kennis van zaken en er voor te zorgen dat de juiste beslissingen genomen worden. Deze bijdrage aan de airshow is misschien onopvallend, maar

ook cruciaal. Wij zullen Leon met zijn kennis, ervaring en talenten missen tijdens de toekomstige edities van onze jaarlijkse airshow.

In de loop der jaren zijn er enkele dingen die Leon verteld heeft die ik nooit zal vergeten, omdat hij alles in het juiste perspectief plaatste. Zo nam hij de beslissing om uit het bestuur van de club te stappen op het ogenblik dat het voor hem wat drukker werd, met als onweerlegbare argumentatie dat hij in de eerste plaats lid was van de club om te vliegen. Desondanks is hij steeds beschikbaar gebleven ter ondersteuning van de club. Met raad en daad, recentelijk nog tijdens de milieu-inspecties van het vliegveld. Tijdens de herziening van het intern reglement opperde hij ook dat wij een club zijn en geen bedrijf. Regels zijn nodig, maar wij moeten geen club zijn van regels, maar een club van respect, waar iedereen zich thuis en goed voelt. Ik zal Leon missen voor zijn wijze uitspraken en zal ze in gedachten houden.

Tot slot is er Leon als vriend. Het was altijd leuk om een praatje te slaan met Leon, vooral als hij weer eens bezig was met het klaar maken van z'n vliegtuig voor een volgende uitstap of inspectie. Want bij Leon moest alles in orde zijn. Z'n vliegtuig stond er altijd piekfijn bij op zijn geprefereerde plaatsje in de loods. Ook op technisch vlak moest alles altijd piekfijn in orde zijn. Modificaties op technisch vlak werden met de nodige precisie en tact ingepland en uitgevoerd. Ik ben er zeker van dat bij iedere technische controle of onderhoudsbeurt het vliegtuig van Leon altijd perfect in orde was. Het was fijn om dan even te babbelen met Leon, leerzaam en gezellig. En hoewel hij altijd heel nauwgezet de regeltjes opvolgde, vertelde hij dat wanneer hij te oud zou worden om nog te mogen vliegen, hij als laatste vlucht voor de kick eens onder een van de grote viaducten in de Ardennen zou door vliegen. Dan was er geen probleem meer als zijn vergunning afgenomen werd... Leon, ik ga je gesprekjes missen. Gesprekken met die vriendelijk man met goed advies, veel kennis en ervaring die door iedereen gerespecteerd werd.

Leon, ik hoop dat je in gedachten je laatste vlucht gemaakt hebt onder het viaduct in de Ardennen. Ik zal je missen, wij zullen je missen... Wij zullen je nooit vergeten.

Reservering / betaling

Wij dringen er op aan dat uw vlucht de dag van te voren wordt gereserveerd en tijdig wordt geannuleerd als u uw plannen veranderen. Op deze manier houdt de vliegveldoverste overzicht over de activiteiten van de dag.

De betaling van de vluchten met clubvliegtuigen verlopen naar wens. Clubleden die niet recent hebben gevlogen of de procedure niet meer kennen, kunnen steeds hulp vragen aan de vliegveldoverste of aan hun instructeur.

Voor de brandstof die getankt wordt in vliegtuigen die Sanicole als thuishaven hebben, wordt aan het einde van de maand een rekening gestuurd. Dus niet na iedere tankbeurt betalen.

Brandstof die in bezoekende vliegtuigen wordt getankt, wordt in het tankboek genoteerd en direct met de kaart betaald. Bezoekers die geen betaalkaart hebben, kunnen contant betalen. Het geld wordt in een in een envelop gestoken en in de betalingskast gedaan. Op verzoek wordt er een rekening op gestuurd.

Vliegveld Winterklaar gemaakt

Na een oproep om het vliegveld winterklaar te maken hebben ruim 40 clubleden het terrein, de hangars, de parking, het signalenvierkant, de afwateringsgoten en een groot gedeelte van de afrastering schoongemaakt.

Ook de bladeren zijn opgeruimd en het gras is gemaaid. De parkeer T's zijn vrijgemaakt van gras en geverfd. Voor de Hangars 1 t/m 5 zijn witte lijnen geverfd.

Alle afval is naar het containerpark gebracht.

Clubhuis

De renovatie van de toog mag gezien worden. Een eigentijdse look. Het is jammer dat we er nog geen gebruik van mogen maken. Ook de keuken, hal, leslokaal en kantoor hebben een opknappbeurt gehad

Helpers, bedankt!

Benzineprijs (Avgas)

De benzineprijs is verlaagd.

De nieuwe Avgas is van 1 oktober €1,80

Theorie-examen

Tot nader bericht kunnen er voorlopig geen theorie-examens PPL worden afgelegd bij DGLV.

In Charleroi, Lille en Beek kan het PPL-examen afgelegd worden. Deze examens worden door DGLV aangenomen.

Covid-19 protocol Aeroclub Sanicole.

- Piloten, leerling-piloten, huisgenoten die meevliegen en "Knuffelcontacten" die zich niet fit voelen mogen niet naar Sanicole komen.
- De Covid-regels moeten op het vliegveld, in het clubhuis, in de hangars en in de vliegtuigen goed nageleefd worden.
- De vlucht moet de dag voor de vlucht in het reserveringssysteem Skyman worden ingegeven.
- De gegevens van passagiers moeten vooraf worden doorgegeven. (figeert@live.nl)
- Als u in het clubhuis binnenkomt moet u een mond-neusmasker dragen.
- Handen ontsmetten.
- Naam en telefoonnummer noteren in het daarvoor bestemde schrift.
- Ontsmet het vliegtuig voor en na elke vlucht.
- In het vliegtuig moet een mond-neusmasker worden gedragen.
- In het clubhuis mag geen voedsel of drank gebruikt worden.
- In het clubhuis, in de hangar en op het terrein moet de 1.5 m afstand gerespecteerd worden.
- De Vliegveldoverste vult het havenboek in, maakt voor de clubvliegtuigen een factuur en verzorgt de betaling.
- De tafel en stoel die u gebruikt hebt worden na gebruik door u ontsmet.
- De ruimte achter de desk wordt voorlopig niet gebruikt als zitruimte.
- Lesvluchten in dubbele besturing zijn voorlopig verboden. Wel mogen leerling-piloten solo-vluchten onder toezicht uitvoeren.
- Vluchten met huisgenoten zijn toegestaan en/of eenzelfde "knuffelcontact" zijn toegestaan.
- Een "knuffelcontact" mag niet wisselen, totdat DGLV de regel opheft.
- Na de afhandeling van de vluchtadministratie verlaten piloot, leerling-piloot en passagiers Sanicole.

De kastelen van de Loire

Jimmy Mangelschots en Frederik Claessens



Loirestreek

Zaterdag 3 Augustus 2019

Het plan was om dit weekend naar Teplice in Tsjechië te vliegen. In Teplice, het oudste kuuroord van Tsjechië, zou een bezoek aan en verblijf in de brouwerij, restaurant en hotel Monopol niet ontbreken. Ook rond Teplice, in het Noorden van Tsjechië, is er de mogelijkheid om mooie vluchten te maken over tal van kastelen en over de prachtige natuur van het nationaal park Boheems Zwitserland met de rivier de Elbe en de Právčická brána, de grootste zandstenen boog van Europa. Vrijdagavond zagen de weerkaarten er goed uit maar zaterdagmorgen was hier een drastische verandering opgetreden: op de kaart kleurden de vliegvelden rond Keulen en in het noorden van Tsjechië rood. Rond Keulen was dit omwille van heel lage bewolking en rond Praag omwille van onweer. We moesten dus onze plannen herbekijken.

We kozen voor de Loirestreek. Met de Europese weerkaarten rekening houdend was dit een mogelijkheid en niet te ver gelegen. We hadden hier al (beperkt) over gelezen en je vindt hier kastelen met private landingsbaan waar je ook kan overnachten. Dit leek ons voor dit weekend geschikt. We hoopten wel om ter plaatse informatie te vinden over interessante overnachtingsplaatsen.

We hadden "via via" een contact in Briare, een eigenaar van een wijnhuis, dus kozen we dit vliegveld als eerste landingsplaats. Na een eerste telefonisch contact bleek communicatie in het Frans toch moeilijker dan gedacht (de man zat net in vlucht waardoor bovendien de verbinding slecht was). We verstonden dat we welkom waren in Briare en vertrokken vanuit EBLE om 11u00. Het weer in België was ook niet al te best. Het wolkendek hing heel laag. Over Lummen en het Schulensmeer konden we maar tot 700ft stijgen. We hadden op de weerkaart vooral rond Luik slecht weer gezien waarvan we niet zeker wisten of het onze route zou hinderen. Ten westen van Sint Truiden konden we al klimmen tot 1175ft. Overhead Namen bereikten we al een meer comfortabele 1475ft. Vanaf hier waren we van de donkere bewolking verlost en konden we

geleidelijk verder klimmen tot 2300ft, een hoogte die we voor de rest van onze vlucht konden aanhouden. Onder het wolkendek viel de turbulentie daarenboven goed mee waardoor we een aangename vlucht hadden. We vlogen nog overhead Reims waar we genoten van een mooi uitzicht over de stad met haar imposante kathedraal.

De vluchttijd Aeroclub Sanicole EBLE - Aéroport de Briare - Châtillon LFEI bedroeg 1u37. We landden in Briare - Châtillon om 12u37.

Aerodrome Briare - Châtillon (LFEI)

- Graspiste 13/31 met lengte van 850m
- Niet gecontroleerd vliegveld 118,750
- Tel: 02 38 31 18 70
- E-mail: acgiennois@orange.fr
- Landingsgeld: 0 Euro



Aerodrome Briare - Châtillon (LFEI)

Er was slechts een persoon aanwezig in de Aéroclub du Giennois. Deze was heel vriendelijk en sprak goed engels. We kregen ook meteen iets te drinken aangeboden. Er was echter geen plaats in de hangaar voor overnachting van de VL3 aangezien ze er slechts één kleine hangaar hebben. Om tot het stadje Briare te gaan moet je een taxi nemen omdat te voet langs de drukke autobaan voor vijf kilometer niet aangeraden is. Op het vliegveld (of in de buurt) was geen restaurant. Het was ondertussen voorbij 13u dus we besloten om hier niet te blijven en ook geen bezoek aan het wijnhuis te brengen. We begonnen aan het uitstippelen van een vliegroute langs de Loire om de kastelen vanuit de lucht te bekijken. De paar uren in de namiddag dat we er zaten is er geen enkel vliegtuig geland.

De route werd als volgt: Briare - Gien - Orléans - Blois - Amboise - Tours - Saumur. Hiermee vlogen we over het grootste deel van de 280 km van de Loirevallei (van Sully-sur-Loire tot aan Chalonnes-sur-Loire) die sinds 2000 op de UNESCO lijst van werelderfgoed staat. We belden verschillende vliegvelden om informatie te verkrijgen over beschikbare hangaarplaatsen en overnachtingsmogelijkheden maar nergens werd de

telefoon beantwoord. Op de club in Briare konden ze ook geen enkele tip geven voor een interessante overnachting in de streek. Ze hadden een tip voor een gites met vliegveldje (La ferme du Rebeyrotte) in de Dordogne streek maar dit zou voor een volgende keer zijn omwille van te ver.

We vertrokken vanuit Briare om 14u44. We vlogen, de Loire volgend, op ongeveer 1000ft. Opgelet want er zijn verschillende restricted areas op deze route! Je moet namelijk rond drie kerncentrales vliegen en ook moet je vermijden om over Orléans te vliegen. We vlogen van Briare tot Saumur van 14u44 tot 15u44. We zagen 7 kastelen langs de Loire liggen. Over Château de Chambord nabij Blois vlogen we op zondag. Op dit moment stond het waterpeil laag waardoor we wat "teleurgesteld" waren in de omvang van de Loire. We kregen wel tijdelijke zandoevers en eilandjes in de plaats en ook de talloze bruggen kwamen waarschijnlijk beter tot zijn recht. Het was wel turbulent en warm waardoor we niet rond bepaalde kastelen zijn gevlogen.

De Loire Route met 8 kastelen

- Gien en Château de Gien
- Château de Sully-sur-Loire
- Orléans (kathedraal Sainte-Croix)
- Château de Menars
- Blois
- Château de Chambord (op zondag over gevlogen)
- Amboise en Château d'Amboise
- Tours (stad gelegen tussen de rivieren Cher en Loire)
- Château de Villandry
- Château de Langeais



Orléans



Château de Villandry

- Loire wijngaarden
- Saumur en Château de Saumur

Bij landing in Saumur moesten we wat rondvliegen omdat er net parachutisten gesprongen waren en op de landingsbaan gingen landen. De radiocommunicatie met Saumur kon alleen in het Frans. Wanneer we eerst in het Engels de communicatie deden, werd er gewoonweg niet geantwoord (zoals vaak in Frankrijk). Bij landing hadden we nog een prachtig zicht over de stad en het indrukwekkende Château de Saumur en het theatergebouw le dôme aan de oever van de Loire. Vanuit de lucht vonden we dit het mooiste stadje.

Aerodrome Saumur (LFOD)

- Geasfalteerde landingsbaan met lengte van 1450 m
- Niet gecontroleerd vliegveld 120,600
- Landingsgeld: 0 Euro
- Tanken mogelijk: Avgas met bankkaart



Aerodrome Saumur (LFOD)

Er was niemand aanwezig op de Aéroclub de Saumur. Na ons landde er nog een vliegtuig. We vroegen aan deze piloot of we het vliegtuig deze nacht in de hangaar konden zetten, maar dit moet op voorhand aangevraagd worden. Je mag wel altijd op het gras parkeren maar dit betrouwen we niet. We hadden na het ontbijt nog niet gegeten dus besloten we om naar het centrum te wandelen om daar iets te eten. We gingen te voet naar het centrum van Saumur, ongeveer 30 minuten (bergaf) wandelen. We belden naar de luchthaven van Bourges om te zien of daar een hangaarplaats beschikbaar was. Dit was niet het geval maar de VL3 kon buiten blijven staan. Bourges Airport is een beveiligde, volledig omheinde, luchthaven met camerabewaking. Er werd ons wel gezegd dat er niemand meer aanwezig is na 17u maar je kan er altijd landen (24u op 24u).

Restaurants in Saumur waren niet gemakkelijk te vinden omdat de meeste keukens pas om 19u openen. We aten iets op een terrasje naast de Loire. Confit de Canard met peterselie-aardappeltjes en een slaatje aan 13,70 Euro en een entrecôte met frietjes aan 15,10 Euro.



Saumur Château

Breng in Saumur ook zeker een bezoekje aan Bouvet Ladubay, halverwege tussen de luchthaven en het centrum. Je kan hier de wijnkelders bezichtigen en de Brut de Loire proeven.

Wegens tijdsgebrek (landen in Bourges voor zonsopgang) en de luchthaven die bergop gelegen was, besloten we om een taxi terug te nemen. De taxi's staan aan het station van Saumur. We betaalden 16,10 Euro.

De vlucht van Saumur naar Bourges verliep ondertussen veel rustiger. We vlogen op 1800ft. Om 20u was het wel nog 27°C op 1800ft waardoor er geen frisse lucht door het raampje kwam. We vertrokken in Saumur om 19u35 en landden in Bourges om 20u23. We moesten vaak wisselen van frequentie: Seine Info, Paris Info, andere Paris Info, Poitiers Info en Bourges. Bij Bourges Radio antwoordde uiteraard niemand. Er was dus niemand meer aanwezig. Via de radio vroegen we of er iemand in circuit was, hopen dat de Fransen zouden antwoorden. Er volgde geen antwoord (ook niet als we het in het Frans vroegen) en we zagen ook niemand in het circuit. Toen we landden was de zon al mooi aan het verkleuren. Er stond een rij vliegtuigen waarachter we de VL3 parkeerden.

Airport Bourges (LFLD)

- Geasfalteerde landingsbaan met lengte van 1550 m
- Web: <https://www.bourges.aeroport.fr/>
- Je kan hier 7/7 - 24u per dag landen



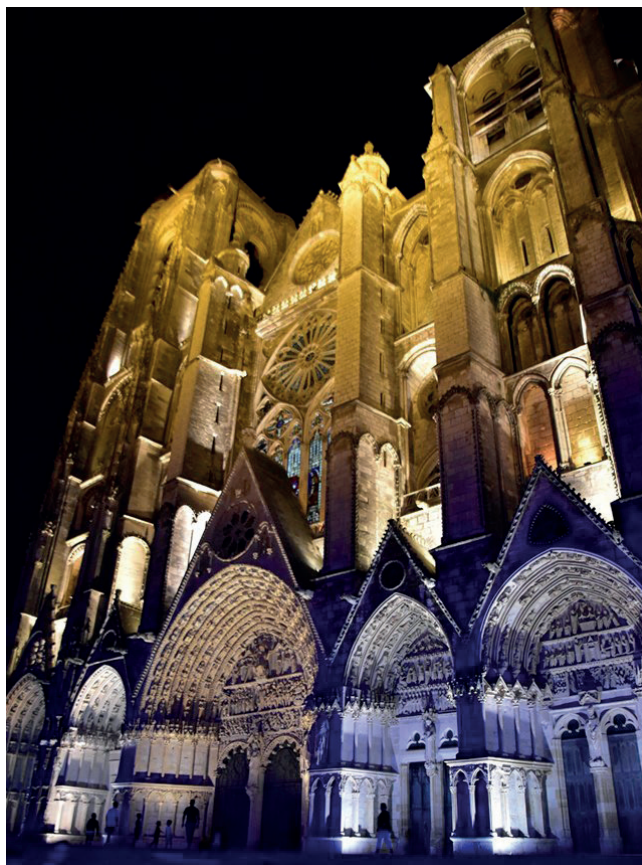
Airport Bourges (LFLD)



Airport Bourges (LFLD)

De luchthaven van Bourges ligt dicht tegen het centrum van Bourges (+-2km). We namen een hotel in het centrum en wandelden tot het hotel. Bij check-in kregen we meteen als tip dat het 'Les Nuits Lumière de Bourges' was (meer info via www.ville-bourges.fr en http://storymap.ville-bourges.fr/nuits_lumiere/). Heel de zomer, van eind juni tot 21 september, kan je in het historisch centrum van Bourges een wandelroute door

de stad volgen. Je volgt hiervoor de blauwe lichtjes op de grond die je langs verlichte gebouwen voeren: van vele blauwe straatlantaarns tot grote projecties op historische gebouwen en lichtshows in het stadspark.



Les Nuits Lumière de Bourges

De stad leefde, er was veel volk op de been. Om iets te gaan drinken kregen we als tip Place Gordaine. We dronken hier iets op een terrasje (5,60 Euro voor een cola + bier). Er heerste een gezellige drukte.

Hôtel d'Angleterre (Best Western Plus)

- Adres: 1 place des Quatre-Piliers, 18000 Bourges
- Tel: +33 2 48 24 68 51
- E-mail: hotel@bestwestern-angleterre-bourges.com
- Web: www.bestwestern-angleterre-bourges.com
- Prijs: 128,20 Euro (toeristentax inbegrepen)
- Ontbijt: 14 Euro / persoon



Hôtel d'Angleterre (Best Western Plus)

Beoordeling: We waren zeer tevreden over dit hotel. Het was goed gelegen midden in het centrum, in een prachtig, historisch gebouw. Het personeel was zeer vriendelijk en behulpzaam. Het ontbijt was in buffetvorm, uitgebreid en zeer verzorgd.

Zondag 4 augustus 2019

's Morgens, na een rijkelijk ontbijtbuffet in het hotel, verkenden we het historisch centrum van Bourges. Bourges vonden we een heel mooie en gezellige stad waardoor we hier zeker nog willen terugkomen. De stad ligt ook het dichtst bij de luchthaven wat zeker een pluspunt is. Op Place Saint Bonnet is er op zondag markt. We kochten er "saucisson secs", 3 voor 10 Euro. Om 11u30 checkten we uit en lieten we een taxi ons naar de luchthaven brengen (het was ondertussen al behoorlijk warm). De rit van 10 minuten kostte 14,30 Euro.



Château de Chambord



Château de Chambord

We vertrokken om 12u09 vanuit Bourges. We vlogen op 1750ft naar het kasteel van Chambord. Hier vlogen we 2 toertjes rond het prachtige kasteel met zijn honderden torentjes en schoorstenen. We daalden daarbij geleidelijk tot 1000ft. Rond het kasteel is een restricted area dus volledig overvliegen is niet toegestaan.

Het was behoorlijk turbulent en warm dus na de rondjes stegen we meteen tot 3500ft om rustig naar de luchthaven van Montargis-Vimory te vliegen. Deze

luchthaven heeft 3 landingsbanen. Om 13u07 landden we op runway 23, de uiterst linkse. Ook hier verliep de communicatie in het Frans. Op de Aéroclub du Gâtinois maakten we kennis met een Belg die hier al jaren woonde en we dronken samen iets fris in het clubhuis. We konden de VL3 tanken; alleen Avgas en met de Total kaart. We konden de Total kaart van iemand van de club gebruiken.

Aérodrome Montargis-Vimory (LFEM)

- 3 graspijsten: 1200m, 900m en 300m
- Niet gecontroleerd vliegveld met frequentie 123,350
- Tel: 02 38 85 03 90
- Landingsgeld: 0 Euro

We stegen terug op om 14u17. We stegen meteen tot 5.500ft om koel en rustig te kunnen vliegen. We hadden op deze hoogte ook een goede staartwind. We vlogen heel de tijd tussen 250-270km/u met pieken tot 298km/u. We vlogen overhead Perpignan en Reims met mooie uitzichten over de wijngaarden waar onze lekkere champagne geproduceerd wordt.

Na een "korte" vlucht van 1u26 landden we in Tienen om 15u43. Ons laatste traject Tienen - Leopoldsburg van 16u36 - 16u49 sloot een geslaagd vliegweekend af.

Lidgelden en persoonlijke verzekering 2021

Het jaarlijks lidgeld moet uiterlijk op 31 januari van het lopend kalenderjaar betaald zijn. In de statuten van Aeroclub Sanicole vzw worden de leden onderverdeeld in 4 categorieën.

- **Werkende leden** (o.a. vliegende leden en vliegtuigeigenaren)

Vliegend lid + Sportverzekering VVMV (€ 245,- + € 80,-) € 325,-

Vliegend lid, eigenaar of gebruiker van privévliegtuig + Sportverzekering VVMV (€ 280,- + € 80,-) € 360,-

Vanaf 65 jaar bedraagt de Sportverzekering € 65,-

In het lidgeld is het lidmaatschap van VVMV opgenomen. Het VVMV-lidgeld en de sportverzekering worden door Aeroclub Sanicole gestort op de rekening van VVMV.

- **Toetredende leden**

Een toetredend lid betaalt lidgeld en sportverzekering, zoals omschreven voor vliegende leden. Indien een nieuw lid toetreedt gedurende het jaar voldoet hij/zij lidgeld voor de resterende maanden van het jaar. De VVMV sportverzekering is geldig van de datum van afsluiting tot en met 31 december van het betreffende jaar.

- **Steunende leden**

Lidgeld vanaf € 75,-

- **Ereleden**

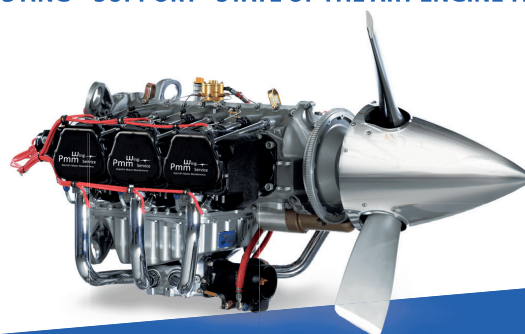
Vrijgesteld van lidgeld

Het bedrag kan contant in het clubhuis betaald worden of u kan het bedrag storten op bankrekening BE 98 7351 1631 3593 t.n.v. Aeroclub Sanicole vzw

Wij wensen u in 2021 een gezond jaar en heel veel vliegplezier.

REPAIR • OVERHAUL • SHOCKLOAD INSPECTION • TROUBLESHOOTING • SUPPORT • STATE OF THE ART ENGINE TESTING

Wing
Pmm Service
Patrick's Motor Maintenance



Lycoming
Continental
Superior engines
Rotax

SERVICE CENTER
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



Non destructive testing

Components

- Cylinders
- Magneto's
- Carburetors
- Aircraft & engine hoses



BE.145.41



9M 6Y692D



info@pmmwingservice.aero | www.pmmwingservice.aero Bannerlaan 40 d - 2280 Grobbendonk - Belgium | +32/(0)499.500.900 | +32/(0)14.23.66.56

Dat 2020 een bijzonder jaar is, hebben we in onze club al kunnen merken. Niet alleen werden in het voorjaar onze vliegactiviteiten door de COVID-19 toestanden aardig beperkt. Als gevolg van de wijzigingen in de wetgeving voor ondernemingen en vzw's, diende ook onze vereniging haar statuten aan te passen aan de nieuwe regelgeving, en deze wijzigingen werden aan de leden ter goedkeuring voorgelegd tijdens een "Buitengewone Algemene Ledenvergadering", die werd gehouden via "Zoom" op 09 juli 2020. Van de 98 stemgerechtigde clubleden waren 41 leden in de "zoom meeting" en 37 leden gaven volmacht, zodat de vergadering op rechtsgeldige wijze (2/3de meerderheid vereist) de nieuwe statuten kon overlopen en goedkeuren. De procedure voor het "neerleggen" van de statuten is lopende, we zijn zeer dankbaar dat clublid Johan Stock als jurist ons bij dat ganse proces heeft willen begeleiden.

De statutaire jaarlijkse algemene ledenvergadering, die normaal voorzien is in het eerste half jaar, werd als gevolg van de bijzondere omstandigheden, dit jaar gehouden op 07 september, eveneens via "zoom". Hier waren 38 leden aangeschakeld, en er waren 21 volmachten, dus ruim boven de vereiste 50%. De agenda voor dit soort meetings is standaard, en de hoofdbrok bestaat uit een uiteenzetting van de financiële situatie, waarna via de "commissarissen", die de rekeningen uitgebreid hebben nagekeken, de vergadering formeel het bestuur ontheft van verdere verantwoordelijkheid. Uit de cijfers bleek dat in 2019 de clubhuisactiviteiten ongeveer kostendekkend waren, en de vliegactiviteiten ondanks een tekort aan contractueel afgesproken vliegunen van de Diamant DA40, toch nog licht positief uitkwamen. Het grote lichtpunt voor onze club is uiteraard de vliegshow, die ook weer in 2019 een groot succes was. Dankzij dit event, en het resultaat van de inspanningen van vele clubleden en vrijwilligers, hield de club voor het boekjaar 2020 weer een mooie 160000€ over. Daarmee kan het noodzakelijke onderhoud en de modernisering

van infrastructuur en materieel bekostigd worden, en kunnen nieuwe investeringen worden gepland.

Tevens wordt voor de leden er een blik geworpen op de plannen en de begroting voor het lopende jaar. Het jaar is reeds ver gevorderd, en de meeste clubleden zullen de opfrissing van de bar en de vernieuwing van de tapinstallatie reeds hebben opgemerkt. De installatie van nieuwe frigo's zal ook eerlang gebeuren. Grotere investeringen, zoals de vernieuwing van de startbaan, worden voorlopig nog in beraad gehouden.

Hoe ziet het clubbestuur er nu uit? Het vroegere clubbestuur bestond uit 10 leden. Om allerlei redenen hebben intussen 3 leden het bestuur verlaten. De nieuwe statuten geven aan dat het bestuur bestaat uit minimum 3 en maximum 8 leden. Toch is besloten dat we voorlopig met 7 bestuursleden verder doen, met drie mandaten tot 2024 en 5 mandaten tot 2026, al is verjonging binnen afzienbare tijd wenselijk. Nicole blijft uiteraard onze voorzitter, met 3 ondervoorzitters, Gilbert, Geert Lemmens en Jan Larosse. Verder is Geoffrey de penningmeester, Vic Mardaga blijft secretaris, en is er nog Tom Vangenechten. Deze situatie werd door de vergadering goedgekeurd. De meeste bestuursleden nemen nog andere taken voor hun rekening, deze kunnen verder worden omschreven in het "Reglement van Inwendige Orde". Overigens kunnen de notulen van deze vergaderingen op verzoek aan een der bestuursleden, steeds door de leden die dat wensen, worden ingekeken.

Maar het leven staat niet stil, ook niet bij Corona. Vandaar dat een aantal clubleden reeds druk werken aan de voorbereiding van de grote evenementen van 2021, alles uiteraard met een zeker voorbehoud in het achterhoofd. Een nieuwe klas leerlingen start met de opleiding, dus we kunnen niet anders dan met de nodige voorzichtigheid uitkijken naar de "tijd na Corona". Happy landings.

De oplossingen

1. c) Typisch voor de meeste viertakt benzinemotoren ingebouwd in vliegtuigen is dat de ontsteking onafhankelijk is van de batterij. De motor blijft lopen met de masterswitch uitgeschakeld.
2. d) Een trুকje is: in QFE komt de F van "field".
3. b) Dit is zeer belangrijke kennis gezien FZRA, aanvriezende regen, levensgevaarlijk is.
4. d) Je moet in elk geval de transponder op 7600 zetten. In a) volg je een officiële procedure. In b) maak je je volgende acties voorspelbaar voor de controleur, dat is veilig. In geval c) kan men de aldislamp gebruiken om je een klaring te geven. Maar d) is zonder klaring landen, dat mag niet.
5. a) waarbij b) onzin is, c) is de betekenis van "roger" en d) is niet juist, bijvoorbeeld op "D-EBLE, report Porta" mag je antwoorden "D-EBLE Wilco". Een readback mag ook.

Een korte opfrisser

Een sportvliegtuig moet met de nodige zorg worden behandeld.

C 172 Cessna

- Draai de oliepijlstok niet te vast. Als u weerstand voelt stopt u met vastdraaien.
- Sla de deuren niet te hard dicht.
- Trek u niet op aan het dashboard.
- Trek de carb. Heater en de mixture lever niet met geweld uit en duw ze ook rustig in.
- Gebruik bij de mixture in de D – EBLE de release knop van de mixture.
- Zet u niet met uw hele gewicht af tegen de rugleuning van de van de stoelen.
- Test de remmen en duw met gepaste druk op de rempedalen. Als u druk voelt is het goed.
- Probeer de druk op het neusbeen tijdens het taxiën te verminderen door goed gebruik van het hoogteroer. (zeker op een grasterrein)
- Regel de taxi-snelheid met het vermogen en zo weinig mogelijk met de remmen.
- Taxi aan lage snelheid en ken de staat van het terrein waar u gaat taxiën.
- Taxi niet met hete remschijven door plassen.
- De koude periode staat voor de deur.
- Bij OAT onder 0, een brandblusser binnen handbereik houden en duidelijke afspraken tussen piloot en man/vrouw met de brandblusser.
- Draai de propeller enkele keren met de hand rond. (in de draairichting) Ben voorzichtig!
- Als de motor aanslaat, laat de motor dan enkele minuten op 1000 – 1200 RPM draaien.
- Warm de motor goed op voor de vlucht (olie en CHT)

DR400/120 Robin - Zie Cessna 172

- Trek de canopy van de Robin niet scheef over de geleiders.
- Trek u niet op aan het dashboard. (de Robin heeft hiervoor speciale beugels)
- Stap op het zwarte loopgedeelte van de vleugel.
- Als u tijdens het starten hoort dat de motor wil aanslaan, laat u de sleutel los.

DA40 TDI Diamond Star

- Draai de oliepijlstok niet te vast. Als u weerstand voelt stopt u met vastdraaien.
- Zet de tankdoppen in de goede richting en sluit ze af met de sleutel.
- Tijdens het instappen, op de daarvoor bestemde gedeeltes van de vleugel stappen.
- Zorg ervoor dat u de contactsleutel en de stelschroef van de DG niet raakt met uw voet als u instapt.
- Volg de voorgeschreven procedure voor het gebruik van de motor stipt.
- De koude periode nadert.
- Onder 20° C moet de opening voor de tankkoeling onder de rechter vleugel met een geel klepje afgesloten worden.
- De indicators van brandstoftemperatuur moeten groen zijn voordat u opstijgt.

Netheid clubtoestellen

Om het poetsen van de vliegtuigen te stimuleren is een half jaar geleden, naast de poort van hangar 6 een zelf-oprollende slangenhaspel gemonteerd. In de openstaande kast aan de oostkant van de hangar staat poetsmateriaal. Het is de bedoeling dat de vliegtuigen 's avonds gepoetst in de hangar staan.

Bijna alle piloten zetten het vliegtuig gepoetst binnen. Zorg ervoor dat u niet die ene bent die het niet doet.

Er is voor ieder clubvliegtuig een verantwoordelijke aangesteld, die enkele keren per jaar een groepje formeert om het vliegtuig een grondige poetsbeurt te geven. De verantwoordelijke houdt in de gaten wanneer een totale poetsbeurt nodig is. Hij benadert daarna een aantal gebruikers van het vliegtuig om het

vliegtuig gezamenlijk te poetsen. Als u merkt dat het vliegtuig op korte tijd erg vies is geworden, neem dan even contact op met de betreffende verantwoordelijke.

D-ELGW: Katrijn Cox - katrijncox@hotmail.com - 0476/977 870

D-EBLE: Jan Rotsaert - janrotsaert@gmail.com - 0497/121 563

F-GUPL: Marc Waerzeggers - marc.waerzeggers@skynet.be 0478/428 247

!! Zorg er wel voor dat de ruiten met een schone doek worden gepoetst om krasvorming te voorkomen.

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**

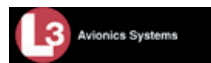


Bose Headset A20

Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.



by Honeywell



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

Tel: 056/43 16 26

email: info@lambert-aircraft.com

LAMBERT MISSION

WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM

Whatever your mission, always fly Mission®