

# Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Twintigste jaargang  
MEI 2021

69

## Woord van de voorzitter



Wat zou ik me graag bij jullie op het terras neerzetten? De eerste stap is gezet: terras mag weer, maar het weer was helaas slechter dan ooit om daarmee te starten en de regels voorzien geen pint in de hand bij regen....

Maar het is tijd dat we mekaar nog eens 'live' ontmoeten, want er is in stilte heel wat gebeurd dat we wellicht nooit ingehaald krijgen. Vooral op menselijk vlak want er zijn heel wat mensen verdwenen in die lockdown periode: heel vroeg Noëlla, mijn nicht en de mama van Inge Baute, schoomoeder van Jan Vanderstraeten, dan Gilbert, de papa van Wouter Verlinden, schoonvader van Kristel, de mama van Paul Paeleman, Leon Baor, een club-icoon, Alda Truyen, echtgenote van Pedro Martinez, Paul Verkuylen, piloot, André Loomans, piloot, oom van Wim. Misschien vergeet ik er nog en daarvoor verontschuldig ik me op voorhand, want ik merk dat ik vaak geconfronteerd word in deze periode met overlijdens waar ik helemaal niets van wist. We gaan hen allemaal missen en bij deze oprechte deelneming aan alle familieleden en vrienden.

We hebben er ondertussen een aantal vergaderingen opzitten ook, maar die waren allemaal online', nodig om de boel te laten draaien maar we hebben stilaan genoeg van die onpersoonlijke beleving.

Het is ook opvallend rustig geweest op de club. Er is veel minder gevlogen en dat is begrijpelijk, maar er is wel veel gewerkt door een groep mensen onder impuls van Geert. Opruimen, likje verf hier, likje daar en onze everzwijnen die hadden geen lockdown, want die stoeiden onprettig verder... Ondertussen staat onze nieuwe toog al dagen te blinken en onze tapkast wacht op mensen die het bier weer lekker vinden.

We hebben ondertussen ook de annulering van de experimental days die begin juli doorgaan, meegemaakt en ook de alternatieve attractie, de operatie van een Zeppelin die van bij ons naar Terlaemen zou vliegen gaat niet door, omdat de race afgelast werd.

Onze werkgroep airshow is al maanden stevig aan het werk om een show op poten te zetten die coronaproof is. Deelnemers zijn boeiend en de aanpak is voorbeeldig, maar we wachten af of alles kan op 10, 11 en 12 september. Het zou goed zijn om na magere maanden terug wat geld in het bakje te krijgen, maar vooral enthousiaste mensen op ons veld te zien.

Dat allemaal in het jaar dat onze club 50 jaar bestaat. Mogelijk zullen we daarvoor de titel 'koninklijke' aeroclub Sanicole krijgen, maar alvast zijn een aantal mensen op de club bezig om een leuk boek in mekaar te boksen over 50 jaar aeroclub Sanicole. Uitkijken is het naar het verschijnen van dat boek.

Voor alle andere nieuws nodig ik je uit om spoedig terug naar de Kamperbaan 165 te komen, want samen zijn we sterk! Prettige vlucht!

Tot spoedig!

Nicole Plees  
Voorzitter Aeroclub Sanicole



**Bij de cover**  
Spitfire Mk XVI  
© Tom-Houquet

### Inhoud

Woord van de voorzitter	2
Bij de cover	2
Inhoud	2
Luchtvaartkennis	3
Clubnieuws	4
De oplossingen	5
Noord Tsjechië	6
Klimaatneutraal vliegen?	10

### 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](http://www.eble.com)  
Mail: [info@sanicole.com](mailto:info@sanicole.com)

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.

**28 - 29 augustus 2021**  
Vorbereidingen Airshow

**4 - 5 september 2021**  
Vorbereidingen Airshow

**10, 11 & 12 september 2021**  
Airshow

De antwoorden vindt u op pagina 5

1. Wat moet je verplicht aan boord hebben voor vluchten meer dan 50 NM of 30 min (het laagste) uit de kust?

- A) Reddingsvloten, reddingsvesten, uitrusting om noodsignalen uit te zenden.
- B) De PIC moet beoordelen hoe de overlevingskansen van de inzittenden zijn bij een noodlanding op zee. Op basis daarvan beslist hij of reddingsvloten, uitrusting om noodsignalen uit te zenden en andere nooduitrusting nodig zijn.
- C) Reddingsvesten.
- D) b en c zijn juist.

2. Wanneer je een traject vliegt wat niet mogelijk is op basis van alleen visuele herkenningspunten op de grond, welke navigatie-uitrusting is dan verplicht?

- A) Degene die voor het luchtruim is kwestie nodig is op basis van gepubliceerde procedures, plus degene die je volgens de route op je vliegplan nodig hebt.
- B) Alleen GPS.
- C) Alleen VOR.
- D) Een communicatieradio, zodat je QDM's en radar vectors kan vragen.

3. Op welke frequentie roep je best een "mayday" uit bij nood?

- A) Altijd op 121.5 MHz.
- B) Altijd op een ATC frequentie.
- C) Op de frequentie waarop je op dat ogenblik aan het communiceren was.
- D) Op de frequentie van het RCC.

4. Wat doe je bij radio-uitval in een gecontroleerd luchtruim?

- A) Transponder op 7700, vlieg het gecontroleerd luchtruim buiten, land op een geschikt vliegveld, bel ATC.
- B) Voer verder je vliegplan uit, squawk 7600, vlieg het circuit binnen, wacht op visuele seinen en volg deze op om te komen landen.
- C) In alle omstandigheden, meteen uitwijken naar een geschikt vliegveld en ATC bellen om te melden wat er gebeurd is en eventueel je vliegplan te sluiten.
- D) Ongeacht waar je bent in de CTR, vlieg door tot je het vliegveld in zicht hebt en wacht op visuele seinen.

5. Waar vind je informatie terug over procedures om VFR te landen op EBAW?

- A) In de AIP sectie ENR.
- B) In de AIP sectie GEN.
- C) In de AIP bij AD, in supplementen en/of in NOTAMS.
- D) In het AIP supplement voor EBAW.

## Overlijdensbericht.

**Alda Truyen**, de echtgenote van Pedro Martinez is 7 februari 2021 overleden. Pedro heeft de taak van waarnemend vliegveldoverste niet kunnen uitvoeren tijdens de ziekte van Alda.

Wij wensen Pedro, Miguel, Veronique en de kindjes veel sterkte met verlies van Alda.

**Paul Verkuijlen** is 18 april 2021 overleden. Paul heeft zijn vliegbrevet op Sanicole behaald. Hij was eigenaar van Fokker S11 *OO-MSH*, Fokker S11 *ZU-PCH*, Piaggio P149 D *OO-MEV*, Antonov II *LY-TED*, Cessna 206 *ZS-OBE*, en mede-eigenaar van Aeron A11 *OO-RIK*.

Paul was een geslaagde ondernemer, een bouwer, een avonturier, een vliegtuigliehebber, een natuurliefhebber, hij was een man die kon genieten van eenvoud.

Wij wensen Annemiek, Cloë en de familie veel sterkte met het verlies van Paul.

Clublid **André Loomans** is 12 mei 2021 overleden. Hij heeft een moedige strijd geleverd tegen zijn ziekte. André was optimistisch, maar ook realistisch en wist dat hij voor een zware opgave stond.

Op zondagvoormiddagen genoot hij van zijn vluchten, die hij samen met vriend Louis van Duffel maakte.

Wij wensen Gaby, Koert en Itske veel sterkte met het verlies van André

Clublid **Jerome Deliën** is op 30 april 2020 overleden. Jerome Deliën is in 1986 onder de vleugels van Pierre Rogiest, samen met een aantal ULM-leerlingen naar Sanicole gekomen. Al snel vonden Jerome en Melly hun plaats op Sanicole. Jerome en Melly hebben aan veel clubuitstappen deelgenomen.

Airshow-medewerker en club-sympathisant **Cas Gruzowski** is ook van ons heengegaan. Te vroeg en onverwacht. Niets was te veel voor Cas. Hij stond altijd klaar om te helpen.

**Hendrik Garvelink** is 10 april 2020 overleden. Hendrik is helaas op jonge leeftijd van ons heengegaan. Hendrik was bezig met zijn vliegopleiding en steunde de club waar hij kon. Hendrik was een trouwe airshow-medewerker.

## Kasten in het clubhuis.

Als u door de hoofdingang in het clubhuis binnenkomt staat aan de rechterkant naast de tochtdeuren een

kast met rode deuren. Deze kast is toegankelijk voor alle clubleden. Het is de bedoeling dat de inhoud na gebruik teruggezet wordt in de kast.

### Inhoud van de kast met rode deuren

- Informatiebrochures voor vliegopleiding
- Incident – Accident Protocol / Vliegveldhandboek / Intern reglement/Telefoonboek / Protocol VO / Verslagen van vergadering / Manual Trig grondstation
- Manuals van *D-ELGW* / *D-EBLE* / *F-GUPL*
- Hulpverleningsmateriaal / EHBO koffer / mondmasker / Oranje hesjes / fluiten / rood-wit signalisatie lint / 2 crash-bags / Branddekendeken
- Voorraad olie om *D-EBLE* / *D-ELGW* bij te vullen
- Trechter / Papier / Jerrycan

### Inhoud van de witte kast naast het kopieerapparaat

- Headsets van de club / blindvliegkap / zwemvesten
- Blindvliegbril / draintube / waterdetectiepaste

## Vliegveldoversten

De vliegactiviteiten beginnen gelukkig weer op gang te komen. Dit is ook nodig na alle beperkingen die aan de lichte luchtvaart zijn opgelegd in de Covid-periode.

We werken er met het hele team van vliegveldoversten aan om alle clubleden zoveel mogelijk in de gelegenheid te stellen om te vliegen. Het vliegveld wordt in de zomerperiode dagelijks geopend om 09u00 en sluit om 19u00. In de zomerperiode kan de sluitingstijd in overleg verlengd worden.

Wij vragen echter ook om ieders begrip om de reserveringsafspraken na te komen. Dat is de enige manier voor de vliegveldoverste om zicht te hebben en houden op de planning van de dag. Een duidelijke en tijdige reservering kan de vliegactiviteiten bevorderen.

Eveneens vragen wij de piloot om bij vertrek standaard de intenties aan de vliegveldoverste mee te delen. Bvb meer dan één bestemming, terugkeer op een laat uur of terugkeer de volgende dag

Om de werktijd van een vliegveldoverste te kunnen regelen en eventueel een vervanger te kunnen vinden voor de laatste uren van de dag dient een vlucht op tijd gereserveerd te worden.

**Indien een vlucht buiten de standaard openingstijden plaatsvindt dient de vlucht minstens 24 uur voor aanvang van de vlucht in overleg met de vliegveldoverste (+31 6 512 163 45) te worden gereserveerd in Skyman.**

**Als een vlucht binnen de standaard openingstijden**

**wordt uitgevoerd dient de vlucht ten laatste om 11u00 van de betreffende dag worden geboekt in Skyman.**

Verandering en annulering van een vlucht dienen zo snel mogelijk bekend gemaakt te worden. Het doel van deze procedures is, om in onderlinge samenwerking, de dienstdoende VO optimaal te informeren, om te voorkomen dat een vliegveldoverste nutteloos op het vliegveld zit te wachten en om zoveel mogelijk tegemoet te kunnen komen aan de wensen van de piloten.

### Verlenging van SEP(L)

Door de aanhoudende Covid-beperkingen bestaat er een mogelijkheid om de SEP(L) bevoegdverklaring te verlengen via een instructeur. Voorwaarde is dat de SEP(L) nog geldig is als u hem wilt verlengen. De huidige verlengingsperiode loopt t/m 31 juli 2021

### Havendienst

Maandag	Nicole Plees
Dinsdag	Raymond Volders
Woensdag	Jo Hus
Donderdag	Pedro Martinez
Vrijdag	Josy Cielen
Zaterdag vm	Geert Lemmens
Zaterdag nm	Vic Mardaga
Zondag vm	Gilbert Buekenberghs
Zondag nm	Nicole Plees
Reserve VO	Jan Gielkens

### Nieuwe vliegtuigen

WT7	OO-H74	Ron van Glabbeek
Pottier	PH-PMM	Wim Marchal

### Verkochte vliegtuigen

Maule MX7 N-147WM -> naar Moldavië  
Murphy Renegade Spirit OO-D29 -> naar Heinsberg

### Te koop aangeboden

Monsoen D-EAIG  
Grumman N-5644L

### Vliegreun van de clubvliegtuigen t/m 30 april 2021.

F-GUPL	20:58
D-EBLE	42:03
D-ELGW	61:29

### Praktijk instructeurs

Geert Lemmens  
Davy Leppens  
Geoffrey Dullaert  
Jan Pauwels (in opleiding)  
Danny Verreycken (in opleiding)

### Experimental Days

Na grondig overleg is besloten om de Experimental Days dit jaar niet te laten doorgaan. Er is nog te weinig zekerheid of evenementen begin juli zonder beperkingen kunnen doorgaan. Een groot gedeelte van onze bezoekers komt uit het Verenigd Koninkrijk en daar is de toestand zeker niet beter dan bij ons.

Wij hopen dat we in 2022 weer vol enthousiasme een Experimental Weekend kunnen organiseren op Sanicole.

Je kan de data alvast noteren 1, 2 en 3 juli 2022

## De oplossingen

- d.** Zodra je buiten zweefbereik, of meer dan 50 NM of 30 min (het laagste) uit de kust bent, moet je reddingsvesten hebben. De PIC moet beslissen of hij het raadzaam vindt om reddingsvlotten en andere nooduitrusting mee te nemen.
- a.** Zorg altijd dat je luchtruim of trajecten mijdt waar uitrusting verplicht is die je niet hebt. Zet ook nooit iets op je vliegplan wat je niet aan boord hebt.
- c.** Die controleur weet waar je bent, heeft je vliegplan en radiocontact. Hij kan je het snelst helpen. 121.5 gebuik je als je met niemand aan 't praten was of alle ATS units rond je wil alarmeren. ATS communiceert me het RCC, nooit de piloot.
- b.** Je voert verder je vliegplan uit om zo voorspelbaar mogelijk te zijn, en met code 7600 waarschuw je ATS dat radiocontact niet meer mogelijk is.
- c.** De procedures staan in de sectie AD (aerodromes) van de AIP. Als ze tijdelijk, voor méér dan 3 maanden wijzigen wordt een AIP supplement uitgegeven, kortdurende of dringende wijzigingen gebeuren via NOTAMS.

## Deel 1: het noorden van Tsjechië met uitvalsbasis Teplice

In het noorden van Tsjechië, de regio aan de grens met Duitsland en Polen, bevinden zich tal van mooie natuurgebieden. Prachtig om te wandelen maar als piloot krijg je de kans om deze regio vanuit een ander perspectief te bewonderen. Hier bevindt zich onder andere op de grens met Duitsland het nationaal park 'Boheems Zwitserland' waarin zich de bekende stenen boog 'Pravcicka Brana' bevindt. Het is de grootste natuurlijke zandstenen boog van Europa met een hoogte van 16 meter en een spanwijdte aan de voet van 26 meter. De rivier de Elbe kronkelt zich hier een weg naar het noorden en vormt er de grens tussen Tsjechië en Duitsland.



Rivier de Elbe

Het stadje Teplice stond al lang op ons verlanglijstje omdat hier een bijzonder hotel/brouwerij/restaurant ligt, Monopol. Dit hotel is gelegen in een historisch gebouw, de schouwburg 'Variete zum Schwan', uit 1850. De sfeer in het restaurant voelt als teruggaan in de tijd, naar de grandeur van de eerste Tsjechoslovaakse republiek. Het Art Nouveau plafond is hier zeker de blikvanger. De keuken wordt omschreven als een samensmelting van de traditionele Tsjechische keuken met moderne gastronomie. Het hotel heeft ook een eigen brouwerij en de huisgebrouwen bieren kunnen tevens gedegusteerd worden in het restaurant/café. De verwachtingen lagen dus hoog!



Monopol restaurant overzicht

Teplice is goed gelegen om de streek in het noorden te verkennen. Mooie vluchten zijn van hieruit mogelijk, de Elbe volgend tot het nationaal park Boheems Zwitserland. Genoeg elementen dus om een weekend te vullen!

## Zaterdag 31 Augustus

We tankten voor vertrek 53 liter benzine bij om op een totaal van ongeveer 85 liter te komen, verdeeld over beide tanken en ruim voldoende om de vlucht met geplande duur van 2,5 uur uit te voeren.

Om 9u50 ruilden we land in voor lucht en schakelden over naar Brussels Info 126,900. Vluchtplan werd meteen door Brussels Info geopend en direct erna moesten we al overschakelen naar Beek Tower 123,980 om toestemming te vragen om de CTR van Maastricht te doorkruisen. Eenmaal de Duitse grens over begeleidde Langen Info 129,875 ons door het Duitse luchtruim. We vlogen op 2000ft aan een gemiddelde snelheid van 270km/u.

Vijftientwintig minuten na take off vlogen we tussen de CTR's van Düsseldorf (aan onze linkerkant) en van Keulen (aan onze rechterkant). We hadden zicht op de luchthaven en het voetbalstadion van Leverkusen met daarachter de skyline van Keulen aan de Rijn.

Eenmaal hier voorbij konden we doorklimmen naar een comfortabele 3500ft (10u24) en meteen nog verder door naar 4600ft (10u26). De weersomstandigheden versomberden een beetje met wat haze maar de zichtbaarheid om te vliegen bleef prima.

Om 10u45 vroeg Langen Info om van frequentie te veranderen naar hun collega's van Langen Info 119,150. De wind draaide waardoor onze snelheid door een kopwind afzwakte naar 250km/u (kopwind bedroeg 16km/u). We moesten nog eenmaal van frequentie wisselen naar Langen Info 125,800 alvorens de grens van Duitsland en Tsjechië in zicht kwam. We schakelden hier over naar Karlovy Vary Radar 118,650 maar deze stuurde ons onmiddellijk door naar Prague Info 126,100.

De grens Duitsland -Tsjechië is heuvelachtig met de daarbij horende turbulentie. In ruil werd het uitzicht wat boeiender na de Duitse vlakten en industriegebieden. Instructies door Teplice Radio 122,410 waren vrijblijvend: elke landingsbaan was OK want er was geen wind en geen andere vliegtuigen in het circuit. We mochten zelf kiezen. We kozen voor de langste landingsbaan 36 en om 12u14 landden we op vliegveld LKTEPL. Het vliegveld ligt op een heuvel en runway 36 is een uitdagende landing door visueel bedrog te wijten

aan een upslope landingsbaan. De exacte vluchttijd bedroeg 2 uur en 24 minuten.



**Overhead vliegveld LKTEPL**

### **Vliegveld Teplice:**

Rwy 36 gras 480m

Rwy 18 gras 480m

Rwy 11 gras 400m

Rwy 29 gras 400m

Altitude: 2100ft

E-mail: jiristojdl@email.cz

Tel: +420603920591

We werden meteen vriendelijk verwelkomd door de fiere eigenaar van het vliegveld met een alcoholvrij biertje, aangeboden in de oude en stoffige zetels op het terras van het clubhuis. We kregen een interessante rondleiding in hun twee hangaars met wat uitleg over alle vliegtuigen. De eerste hangaar is een werkplaats waar ze zelf experimental en ULM vliegtuigen bouwen en in de tweede stonden alle actief gebruikte clubvliegtuigen. Hiertussen mocht ook de VL3 overnachten. De luchthaven wordt 24/24u bewaakt. Er is een beurtrol zodat altijd iemand van de club aanwezig is en ook 's nachts daar blijft slapen. We vroegen of dit nodig is en of er dan zoveel diefstallen plaatsvinden. Ze verzekerden ons dat er nog nooit een vliegtuig gestolen is maar dat er wel veel benzine aanwezig is wat dieven zou kunnen aantrekken indien er geen bewaking is.



**Hangaar LKTEPL**

Het weer was prachtig dus besloten we te voet naar het centrum te gaan. Na 2,5 uur vliegen doet wat wandelen deugd. Het centrum van Teplice is niet zo ver maar het hotel Monopol ligt wel aan de andere kant van het

centrum, gelukkig bergafwaarts! Voor de terugweg, bergopwaarts, zouden we een taxi nemen.

### **Hotel/Restaurant/Bar/Brouwerij Monopol.**

Teplicky Pivovar Monopol

Hotel - Brouwerij - Restaurant - Bar

Web: <http://www.pivovarmonopol.cz/?lang=en>

E-mail: [info@pivovarmonopol.cz](mailto:info@pivovarmonopol.cz)

Adres: Masarykova 433/42, Teplice 415 01

Tel. pivovar – restaurace: + 420 727 844 414

Tel. hotel – kavárna: +420 727 844 404

Na check-in en ons ontdaan van bagage, gingen we eten in het restaurant. Het restaurant serveert dus authentieke Tsjechische keuken met een moderne twist. We aten varkensribbetjes gemarineerd in Kräuter Willy saus, geserveerd met 'gepickelde' groentjes, mosterd, mierikswortel en bierdesembrood. We dronken er de 12% Monopol pale lager van het vat, gemaakt in de eigen brouwerij, en een huisgemaakte limonade (limoen/gember) bij. De maaltijd was mooi gepresenteerd op een houten plank. We hadden hier misschien te grote verwachtingen over want er hing veel vet aan de ribbetjes waardoor we al snel een oververzadigd gevoel kregen dat nog de rest van de dag zou duren.

Na het eten trokken we het centrum in. Teplice is relatief klein en gemakkelijk te voet te verkennen. Gevels zijn geverfd in pastelkleuren in de typische Tsjechische stijl.



**Centrum Teplice**

Op het vliegveld hadden ze ons aangeraden om zeker nog een avondvlucht te maken. Rond 19u namen we een taxi (bergop) tot de luchthaven. Voor iets meer dan 2km betaalden we 8 euro. Dit was een paar euro's te veel maar de taxichauffeur profiteerde ervan dat we alleen euro's hadden.

De totale avondvlucht bedroeg 1 uur. Het eerste wat we zagen was een kasteel bovenop een heuvel, de Milesovka uitkijktoren. Dit zijn ruïnes, volledig ontsierd door een veelvoud aan gsm- en zendmasten. Wat lager ligt het Milesov kasteel. We vlogen nu richting Elbe. Nabij Lovosice vervoegden we de Elbe en

volgden deze naar het noorden. In Střekov zagen we het Střekov kasteel liggen uitkijkend op de sluizen in de Elbe. We volgden verder de Elbe tot Děčín. Het nationaal park Boheems Zwitserland ligt nu niet veraf meer. De Elbe wordt hier de grens tussen Duitsland en Tsjechië. Vandaag waren de condities heel hazy en konden we de grootste stenen boog van Europa, Pravcicka Brana, niet vinden. Op de aeroclub van Teplice zeiden ze dat het onmogelijk was om deze te vinden, wat de uitdaging uiteraard des te groter maakte. Een bijkomende moeilijkheid is dat je een afstand van minstens 1000 ft boven het nationaal park moet houden. We denken dat de boog op 2000 ft ligt. Na wat cirkeltjes over het park vlogen we terug naar Teplice. Bij terugkeer zette de zon haar zonsondergang traag in maar door de hazy weersomstandigheden was het geen noemenswaardige zonsondergang.

Terug op de luchthaven heerste er een gezelligheid buiten op de vliegclub. Het was namelijk het weekend voor de fly-in van de plaatselijke vliegclub en er moest dit weekend een groot deel van de voorbereidingen gebeuren. We konden met twee clubleden mee rijden tot het centrum van Teplice. We betaalden voor de hangaarplaats en drankjes 40 euro. We hebben geen idee hoeveel landingsgeld en hangaarplaats afzonderlijk kosten maar vonden dit wel aan de hoge kant.

In ons hotel sloten we af in het restaurant Monopol met een IPA Monopol bier, homemade limonade en chicken wings. Het restaurant zat goed vol maar we kregen nog een tafeltje op het balkon onder het prachtige plafond.



Monopol bier

## Zondag 1 september

Na het ontbijt lieten we door het hotel een taxi bellen om ons naar de luchthaven te brengen. We betaalden nu wel in Tsjechische kronen aan de taxichauffeur: 150 kronen = 5,9 euro.

We konden tanken op de luchthaven maar voor ons was het voordeligst om in een tankstation met een jerrycan benzine te gaan halen in plaats van het duurdere Avgas. Iemand van de club reed met ons naar het dichtstbijzijnde tankstation voor 40 liter benzine. De fly-in voorbereidingen (grasmaaien, opruimen, tent zetten,...) waren vandaag volop bezig.

We wilden toch nog eens de zandstenen boog zoeken dus stippelden de route uit met als eindbestemming Görlitz (EDBX) in Duitsland. Het nationaal park Boheems Zwitserland ligt op deze route. We stegen op om 10u40 vanuit LKTEPL naar EDBX. We vlogen op 3925ft. We hadden op voorhand de coördinaten van de zandstenen boog opgezocht en ingegeven in de Dynon glass cockpit. Ditmaal, met de goede weersomstandigheden, vonden we deze gemakkelijk. Een goed visueel herkenningspunt is een rood gebouw, het valkennest, aan de voet van de boog. Vroeger was dit het buitenverblijf van een adellijke familie, nu doet het dienst als souvenirwinkeltje en restaurant. We vlogen hier een paar toertjes rond waarbij we geleidelijk zakten tot 3025ft, volgens ons minstens 1000ft boven het nationaal park is.



Zandboog Pravcicka Brana

Hierna vlogen we de grens met Duitsland over richting Görlitz. Let op: er zijn 2 vliegvelden in Görlitz. We schakelden voor de grens over van Prague Info 120,000 naar Langen Info 125,800 en tenslotte naar Görlitz Radio 133,585. De radiocommunicatie met Görlitz Radio kon alleen in het Duits. Landing op het vliegveld Görlitz EDBX vond plaats om 11u15. De totale vluchttijd bedroeg 35 minuten (rondvlucht over het nationaal park inbegrepen). Na de administratie op de luchthaven lieten we een taxi bellen om ons naar het centrum van Görlitz te brengen.





**Vliegveld EDBX**

Het stadje Görlitz, enkel gepland als tussenstop om het nationaal park te bewonderen, werd een aangename verrassing voor ons. Als een van de weinige Europese steden werd Görlitz weinig beschadigd tijdens de Tweede Wereldoorlog waardoor de stad rijk is aan monumenten en gebouwen met verschillende architecturale stijlen waaronder 13e-eeuwse kerken, het 16e-eeuwse stadhuis en het 19e-eeuwse 'department store'. Het wordt beschouwd als een van de best bewaarde steden in centraal Europa.

Görlitz is zo een van die steden waarop je meteen verliefd wordt doordat het relatief klein is en elk gebouw in het centrum wel mooi/bijzonder is. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat het stadje het decor was van verschillende Hollywood films. Een van de populairste gebouwen is het department store waarvan het interieur gebruikt werd voor de film Grand Budapest hotel.



**Centrum Gorlitz**

Görlitz werd in twee gescheiden na de Tweede Wereldoorlog. De rivier Neisse werd de grens tussen Duitsland en Polen.

's Morgens hadden we echter al gezien dat er op de terugweg uitdagende weersomstandigheden op ons lagen te wachten. We hadden dan ook niet veel tijd om in het stadje door te brengen. We aten iets en gingen terug naar de luchthaven. We zagen in de verte ook al de dreigende wolken naderen.

Take off runway 24 vond plaats om 14u20. Meteen na take off was de bewolking al dichtbij maar het waren vooral adverse weather conditions over Dresden (op onze route) die ons meer zorgen baarden. We vroegen dan ook meteen suggesties aan Langen Info voor een aangepaste route. Langen Info bevestigde dat er zich een onweer 20 nautical mile rond Dresden bevond. Onmogelijk om hier door te vliegen dus waren we genoodzaakt om uit te wijken naar het noorden. Alles ten westen van Dresden zou wel cavok zijn. We vlogen dus in een noordelijke boog omheen de onweerscel maar zelfs van op een aanzienlijke afstand voelden we de kracht die het weer kan hebben en de sterke windschering rond een stormgebied.

In de verte op de grond zagen we zandstormen over de bovengrondse mijnbouwgebieden. Eenmaal ten westen van Dresden konden we terug richting zuiden vliegen. We vlogen ten zuiden van Leipzig op 2800ft. Door de routewijziging hadden we al meer brandstof verbruikt dan gepland en we hoorden op de radio dat rond Keulen nog lage bewolking met lichte regen hing waardoor ook hier eventueel een omleiding noodzakelijk zou zijn. Daardoor beslisten we - veiligheid boven - om 'ergens' te stoppen voor een tankbeurt. We zochten met de hulp van Langen Info naar vliegvelden in de buurt van onze route. We landden om 15u51 op runway 28 van Flugplatz Eisenbach-Kindel EDGE (Radio: 119,755) en het vluchtplan werd afgesloten. We tankten hier 60 liter Super Plus aan 1,760 euro/liter.

We volgden de weerkaarten nauwgezet op en zagen nog steeds lage bewolking (geen onweer) over een gebied op onze route voor Keulen. We wachtten dus nog even op het vliegveld voor een veilige terugtocht naar EBLE. We dronken iets op het terras van het luchthavenrestaurant "Propeller" en dienden een nieuw vluchtplan in.

Om 16u55 stegen we terug op. Er was veel wind tijdens take off (18 knots). Langen Info 125,800 schakelde ons meteen door naar hun collega's op 119,825. We klommen nu tot een comfortabele 2800ft en verder door tot 3300 ft. Het landschap werd geleidelijk wat hoger en de bewolking lager waardoor de plaats om te vliegen kleiner werd. We moesten gelukkig niet meer uitwijken. Het laatste stuk in Duitsland vlogen we tussen de CTR's van Keulen en Düsseldorf. Hierna schakelden we over naar Beek Tower 123,980 met een request to cross their airspace met heading 270 die werd goedgekeurd. We landden in Leopoldsburg om 18u37.



## Gaan we echt klimaatneutraal vliegen ? !

Het is een tijdje uit het nieuws geweest, maar we hebben met z'n allen afgesproken om tegen 2050 volledig klimaatneutraal te leven. Het nieuwe Amerika en zelfs de Chinezen zijn aan boord met concrete doelen.

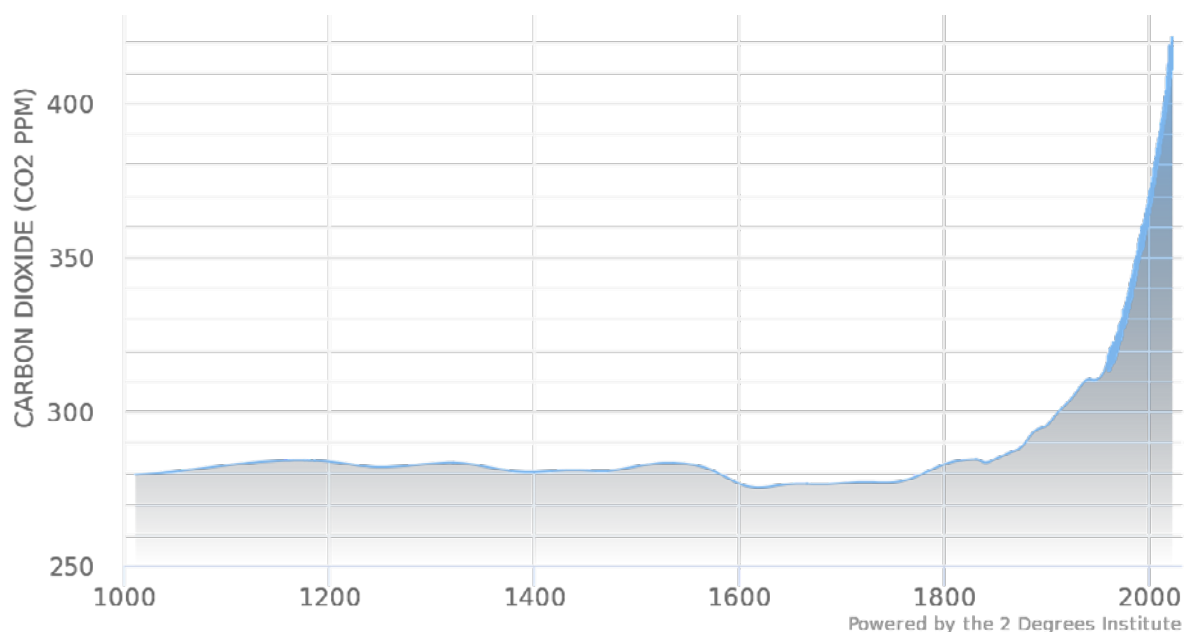
Ook in de luchtvaart wordt alles in stelling gebracht en wij zitten op de eerste rij om deze opwindende transitie te mogen meemaken in onze hobby. We evolueren traag maar zeker van (interessante) discussies naar boeiende plannen en concrete acties. Want vliegen zullen we doen, daar is geen virus tegen opgewassen. Maar welk effect heeft dit alles op onze hobby ?

We hebben veel verslavingen, geef het maar toe. Vliegen is er daar eentje van, maar wie geniet niet van de energiestroom door het tankpistool, daar op dat wankel trapje? Met de chemische energie in zo'n plasje brandstof kunnen we rijden, vliegen, varen, verwarmen, en wat nog niet allemaal. Wat een welvaart heeft dat spul ons gebracht. En bovendien blijft er na de verbranding alleen waterdamp over en het onschuldig koolzuurgas (CO<sub>2</sub>), klaar voor fotosynthese in bloemetjes en planten. We ademen het allemaal uit, koelen er vaccins in en we maken er vandaag ons eigen bruiswater mee !

Hoewel we al langer vreesden voor een broeikas effect door de toenemende concentratie CO<sub>2</sub> in de atmosfeer sinds de laatste 100 jaar (zie onderstaande grafiek), toch zijn het pas de metingen en de computermodellen in de jaren 90 die ons met de neus op de feiten drukten. Verdorie ! Die CO<sub>2</sub>-molecule werd een serieuze spelbreker.

Even hoopten we nog dat het probleem zou verdwijnen als we zouden weggijken. Niet gelukt. En hoewel de luchtvaart vandaag slechts instaat voor 2 à 3 % van de globale broeikasgasemissies, blijft het een gigantische groeiende CO<sub>2</sub> bron. Willen we klimaatneutraal gaan vliegen, dan zullen we de fossiele CO<sub>2</sub> emissie moeten vermijden. We bekijken kort de opties die vandaag open liggen:

- 1. Efficiëntiewinsten:** Er valt in de luchtvaart zeker nog wat te rapen op het vlak van rationeel energiegebruik en natuurlijk zijn er steeds verbeteringen mogelijk in de vliegtuigtechnologie zelf. Het zijn belangrijke stappen maar geen doorbraken die onze emissies tot nul brengen.
- 2. Elektrificatie:** Hoe verliefd we ook allemaal zijn op de verbrandingsmotor, de elektrificatie is in opmars. Elektromotoren zelf worden weliswaar zeer compact (kW/kg), maar we blijven voorlopig (?) afhankelijk van zware batterijen. En daar kan de formule van de liftkracht niet mee lachen. Vliegen op batterijen zal voor ons clubje wellicht beperkt blijven tot de lestoestellen met kleine range, in de hoop op een vriendelijke minutenprijs. Met brandstofcellen, die waterstof direct omzetten in elektrische energie, openen er zich meer mogelijkheden. Maar zal het haalbaar blijken voor de sportvliegerij ?



**3. Brandstofinnovatie:** We kunnen natuurlijk ook onze uitontwikkelde motoren en turbines blijven koesteren. Het scheelt een hoop gedoe met ontwikkeling, certificaties en risicomangement. Maar dan moeten we uitkijken naar andere brandstoffen. Op de veilige weg rijden we reeds met 10% biofuel maar de massale productie van klassieke biobrandstoffen ligt onder vuur omwille van de negatieve milieu impact. De oplossing zou eerder kunnen komen uit de hoek van waterstof of van de 'Syntetic E - Fuels'. Dit zijn brandstoffen die gesynthetiseerd worden met behulp van groene elektriciteit en CO2 uit de lucht of schoorstenen. De aldus geproduceerde e-methanol, e-diesel, e-LNG en e-kerosine zijn klaar voor gebruik in de gekende verbrandingsmotoren. Waarschijnlijk progressief als 'drop in' fuel zodat de motorfabrikanten stap voor stap het gebruik ervan kunnen attesteren.

Sanicole wil zijn bijdrage leveren aan die transitie, op een positieve en constructieve manier. We gaan klimaatneutraal vliegen helpen realiseren en zullen ook moeten nadenken voor de CO2 emissie van het clubhuis.

We hoeven niet te wachten tot 2050. Tijdens de transitiefase kunnen we onze emissies alvast compenseren. Door de aankoop van zgn. "Carbon credits" krijgen we wat innovatietijd, maar we gaan natuurlijk wel voor de definitieve oplossing.

In onze online meeting van 15 april, hebben we het startschot gegeven voor dit boeiende transitie pad. U zal regelmatig geïnformeerd worden, maar waarderen het uiteraard indien elkeen vanuit zijn/haar specifiek kennisdomein een bijdrage wil leveren. Geef u naam op in het clublokaal voor één van de thema's die we zullen aanpakken.

1. **Klimaatneutraal vliegen**
2. **Klimaatneutraal clubhuis – Infra**
3. **Offsetting van CO2 emissies**
4. **Communicatie**

Vanaf 8 mei 2021 worden het clubterras en de debatten geopend ! Geen formele vergaderingen maar concrete acties. Tot dan!

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

# Wing Service

# Pmm

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



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

# 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**  
 Tel: 056/43 16 26

**Vliegveld 59**

**B-8560 Wevelgem**

email: [info@lambert-aircraft.com](mailto:info@lambert-aircraft.com)



**WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM**  
*Whatever your mission, always fly Mission®*