

Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel
Twintigste jaargang
DECEMBER 2021

70

Woord van de voorzitter



Als de airshow voorbij is, begint het jaar op zijn einde te lopen. Dit was trouwens een sterk staaltje groepswork van liefst 650 vrijwilligers per dag. De COVID-situatie had ons voor een aantal nieuwe uitdagingen gesteld maar het directieteam van de show heeft die op een goede manier gecounterd. De reacties na de show waren dan ook erg positief, een compliment voor iedereen die zich voor het welslagen ervan heeft ingezet.

Ook volgend jaar is het onze beurt (9-11 september 22), want de militaire show van KB zal pas voor 2023 zijn. Er wordt gewerkt aan hun militaire runway, terwijl de bouwwerken voor de komst van de F-35 reeds gepland worden.

In de planning voor het volgende werkjaar zijn ook de Experimental Days weer aan de orde op 1,2 en 3 juli 2022.

Maar eerst staat voor ons in 2021 nog onze 50ste verjaardag op de agenda. Bij die gelegenheid wordt ons door het Hof ook de titel 'koninklijk' toegekend en zal er een boek over 50 jaar aeroclub Sanicole uitgegeven worden. Het boek werd geschreven door een aantal van onze clubleden en biedt een goed overzicht van hetgeen er in die lange tijd is gebeurd.

Ondertussen is ook onze werkgroep die zich buigt over onze mogelijke initiatieven en plannen in functie van het verminderen van CO2 uitstoot en het proactief meewerken aan de verbetering van ons klimaat volop aan het werk. Het gaat er niet om spectaculaire zaken te doen, maar wel om binnen onze mogelijkheden onze rol in deze problematiek te spelen.

We hopen dat na de periode van overleg op afstand en via de computer er terug meer ruimte komt om van het clublokaal weer de ontmoetingsruimte te maken die het moet zijn. We zijn alvast heel tevreden dat we een belangrijke groep nieuwe leerlingen hebben mogen begroeten als resultaat van onze PR tijdens de show. We wensen hen veel succes toe in hun opleiding.

We wensen iedereen fijne feestdagen toe!

Nicole Plees
Voorzitter Aeroclub Sanicole



Bij de cover
PZL W-3 Sokót

Inhoud

Woord van de voorzitter	2
Bij de cover	2
Inhoud	2
Agenda 2022	3
Luchtvaartkennis	3
Clubnieuws	4
Lidgelden en verzekering 2022	5
Nieuwe leerlingen	5
Zien en gezien worden	6
Zuid Tsjechië	8
De oplossingen	12

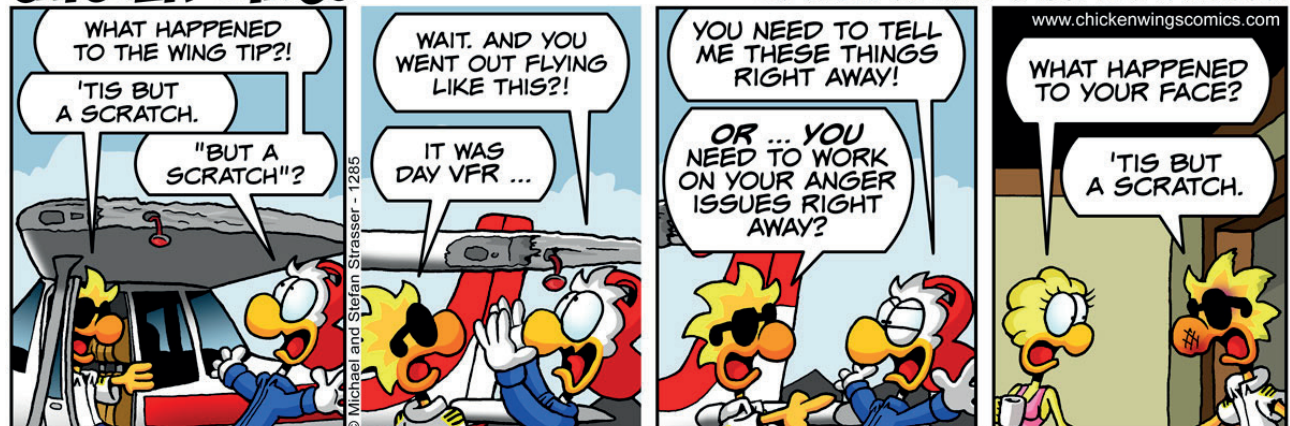
Redactie:

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

CHICKEN WINGS®



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.

24 - 31 december 2021

Sluiting vliegveld en clubhuis

1 - 2 januari 2022

Sluiting vliegveld en clubhuis

9 januari 2022

Nieuwjaarsreceptie 17:00 – 21:00u

22 januari 2022

ELP-testen

5 februari 2022

Instructeursvergadering 17:00u

17 februari 2022

Social event 19:30u

19 februari 2022

Vergadering VO's 17:00u

19 maart 2022

Pilotenvergadering 17:00u

9 april 2022

Veiligheidsoefening

29 -30 april 2022

Vliegweek Bantheville

1 - 5 mei 2022

Vliegweek Bantheville

11 juni 2022

Sanicole Rally / Doellandingen

16 juni 2022

Social event 19:30u

24 - 26 juni 2022

Langste dag weekend Bantheville

1 - 3 juli 2022

Experimental Days

5 - 14 september 2022

Sluiting vliegveld

10 - 11 september 2022

Sunsetshow / Airshow

1 oktober 2022

Infodag nieuwe clubleden

8 oktober 2022

Start theoriecursus '22 –'23

20 oktober 2022

Social event 19:30u

19 december 2022

Winter BBQ

23 december 2022

Sluiting vliegveld

De antwoorden vindt u op pagina 12

1. Wat helpt bij de koeling van een viercilinder boxermotor?

- A) Een koelsysteem op basis van water.
- B) De oliekoeler.
- C) De uitlaat en de oliekoeler.
- D) Luchtkoeling, olie en uitlaat.

2. Bij welk vleugelprofiel vallen de koorde en skeletlijn niet samen?

- A) Een symmetrisch profiel.
- B) Een gewelfd profiel.
- C) Bij een vleugel met grote slankheid.
- D) Bij een vleugel waarvan de boven- en onderzijde precies dezelfde kromming hebben.

3. Hoe zeg je over de radio dat je boven reporting point Romeo bent om 15:15 UTC?

- A) Overhead Romeo at the time one five.
- B) Overhead Romeo at one five one five.
- C) Overhead Romeo at fifteen fifteen.
- D) a en b zijn juist, afhankelijk van of er twijfel kan bestaan over het uur in de tijdsaanduiding.

4. Op een koude winterdag, in een goed verwarmd vliegtuig, klaagt een passagier over wazig zicht, hoofdpijn en duizeligheid. Misselijk is hij niet. Waarvan vermoed je dat hij last heeft?

- A) Hypoxie.
- B) Luchtziekte.
- C) Een hartprobleem.
- D) CO vergiftiging.

5. Wat is fout over de luchtdichtheid?

- A) In ISA op zeeniveau bedraagt ze 1.225 kg/m³.
- B) Wanneer de temperatuur op 2000 ft 13°C bedraagt, is de lucht dichter dan in standaardatmosfeer.
- C) Wanneer druk en temperatuur ISA zijn maar de luchtvochtigheid bedraagt 50%, zal je toestel minder goed presteren dan in ISA.
- D) Bij een toename van de hoogte van 900 ft mag je in de onderste luchtlagen verwachten dat de luchtdruk met 30 Hpa gedaald is.

Rectificatie

In het boek: Aeroclub Sanicole " 50 jaar geschiedenis van het vliegveld" is op blz. 115 een foto afgedrukt van: Microbel OO-A26

Het bijbehorend onderschrift is onjuist. Dit is de Delta van Marcel Willems.

Overlijdensberichten oud-clubleden

Luc Valkeneers
Frans Otten

Geslaagd

Geert Hermans is voor zijn theorie-examen PPL geslaagd en Geert Laenen is voor het praktijkexamen PPL geslaagd

Solovlucht

In augustus hebben Koen Mentens en Lars van Bree hun eerste solovlucht gemaakt.

Lars wil commercieel piloot worden en heeft besloten zijn opleiding bij ASL in Antwerpen verder te zetten .

Nieuwe clubleden

Tiphany Bent
Nicky Claes

Vernieuwing bevoegdverklaring SEP(L) / TMG

Een piloot die zijn bevoegdverklaring SEP(L) / TMG door een instructeur wil laten verlengen kan vooraf al enkele zaken controleren.

Laatste 12 maanden voor de vervalddag minimaal 12 uur gevlogen waarvan minstens 6 uur als PIC en de overige uren met instructeur.

Laatste 12 maanden een vlucht te hebben uitgevoerd van minstens 1 uur met instructeur aan boord. Instructeur moet dit in het logboek noteren en tekenen.

De vlucht moet in dubbele besturing worden ingeschreven in het logboek van de kandidaat. Laatste 12 maanden minstens 12 landingen hebben gemaakt.

Het persoonlijk logboek moet volledig en correct zijn ingevuld. De kolommen moeten correct zijn opgeteld. Iedere blz. moet rechts onderaan zijn ondertekend door de houder van het boek.

De PPL vergunning moet door de houder zijn ondertekend.

De instructeur stuurt binnen 5 dagen een kopie in pdf naar DgLV en naar de kandidaat van de relevante bladzijden van het logboek, een kopie van de vergunning met de verlenging erop en een overzicht van vliegreizen en landingen (totale vliegtijd, vliegtijd solo laatste 12 mnd, vliegtijd in dubbele besturing de laatste 12 mnd en het aantal landingen de laatste 12 mnd)

Tip: Op de linker pagina van uw vliegboek telt u de kolom " total time of flight" op

Op de rechter pagina is een uitsplitsing van de kolommen "pilot in command " en "dual" De totalen van deze beide kolommen moet gelijk zijn aan het totaal van de linker pagina.

Aangepast vliegtuigtarieven

De prijs van AVGAS is enorm gestegen en dit heeft een directe uitwerking op de minutenprijzen van de Robin DR 400 D-ELGW en van de Cesna 172 D-EBLE

De nieuwe minutenprijs:

D-ELGW	€ 2,57
D-EBLE	€ 2,69

Te koop aangeboden

Een tijdje geleden werden er 2 vliegtuigen die gesteld staan op Sanicole te koop aangeboden.

Fokker S11 OO – MSH

Vraagprijs € 29.000

Indien u meer informatie wenst kunt u bellen op 0031 6 512 163 45

Citabria D – EGUW.

Dit toestel is ondertussen verkocht en heeft nu Trier Föhren als thuisbasis.

Redactie van de Fly Over

Eerst en vooral een bedankje aan iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan het tot stand brengen van de Fly Over edities van 2021.

Wij kunnen als Aeroclub met reden trots zijn op ons clubblad dat periodiek digitaal verschijnt.

Ik kan er niet omheen, maar ook hier heeft Corona met de bijbehorende beperkingen en ad hoc aanpassingen zijn tol geëist. Het spontaan bij elkaar komen voor een vergadering is vervangen door het veel afstandelijkere, wel of niet op tijd doorsturen van teksten.

Hopelijk kunnen we weer snel met de redactie aan tafel zitten en vol enthousiasme aan de eerste editie van 2022 beginnen.

Misschien is dit ook het moment om de redactie van de Fly Over uit te breiden met enkele clubleden. Momenteel zijn we met 5 redactieleden. Dit aantal mag gerust uitgebreid worden tot 7 personen.

Dus als je denkt dat hier een uitdaging voor je ligt, twijfel dan niet en neem contact op met Hilde Blarinckx 0032 494 84 97 21

Lidgelden en persoonlijke verzekering 2022

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 van privévliegtuig + Sportverzekering VVMV (€ 280, + € 80,-) € 360,-

Vliegend lid, gebruiker van een 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 2022 een gezond jaar en heel veel vliegplezier.

Nieuwe leerlingen



Wie regelmatig vliegt komt al heel snel ander vliegverkeer tegen. Soms zie je ze in de verte al aankomen, anderen op het laatste moment.

Begin van dit jaar ben ik op zoek gegaan naar een oplossing om ander vliegverkeer zichtbaar te maken in de cockpit. Het doel was om overig vliegverkeer veel eerder te kunnen waarnemen. Diverse oplossingen kwam ik tegen, maar geen van allen kon meer dan voornamelijk de airliners zichtbaar maken. Al snel bleek ook waarom; zij ontvangen enkel de data-frames van ADS-B transponders en deze bevat informatie over de positie van het toestel. Helaas vliegt het gros van de general aviation met een mode-s transponder. Een type transponder die helaas geen GPS positie uitzendt, maar enkel de hoogte met als referentie de QNE (1013,25 hPa).

Hoe kan het dan dat diverse flight-tracker websites dan wél GA verkeer weer kunnen geven als er geen GPS positie wordt uitgezonden? Dit wordt berekend aan de hand van de tijd dat het radiosignaal er over doet om bij diverse ontvangers op de grond te komen. Minimaal 3 ontvangers op de grond zijn hiervoor nodig. Uit het tijdsverschil in het ontvangst van hetzelfde data-pakketje kan worden afgeleid waar de zender zich moet bevinden t.o.v. de grondstations daar een radiogolf zich ongeveer met de snelheid van het licht verplaatst. De theorie hierachter heet MLAT / TDOA (Multilateration / Time Difference Of Arrival).

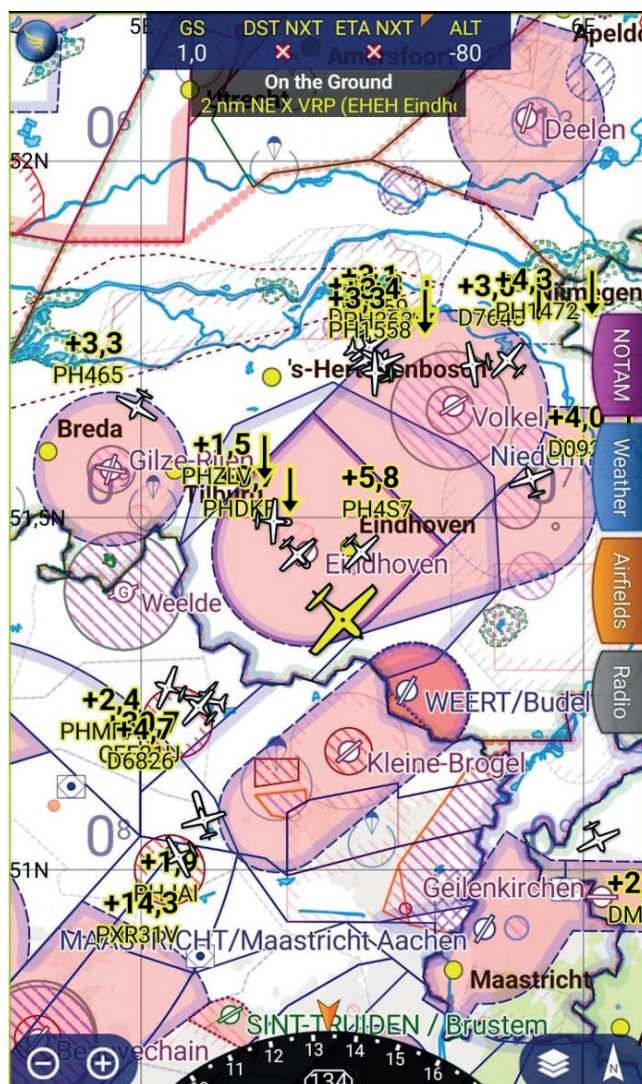
Zelf bouwen

Na het bestuderen van het ADS-B protocol volgde snel een eerste (test) print met daarop de benodigde componenten als een processor, WiFi, display, een luchtdruksensor en een ontvanger voor ADS-B en GPS signalen. En ook aan de benodigde software werd de nodige tijd besteed. Al snel kon ik op het display overig vliegverkeer zien t.o.v. mijn eigen positie. Yes! Dat nodigde uit om verder te gaan met dit project, maar wat nu met het overige verkeer dat geen gps-positie uitzendt?

Met een enkele ontvanger in de lucht is de benodigde informatie om de positie van een ander te bepalen helaas niet mogelijk. Op het internet was die informatie wél beschikbaar. Gezien de zeer geringe hoeveelheid data dat verzonden hoeft te worden blijkt in de praktijk een hotspot van een gsm prima te functioneren, zelfs op hoogte. Een server waarmee de ontvanger kan communiceren is hiervoor ingericht en een koppeling naar diverse bronnen van vliegverkeer werd tot stand gebracht.

Koppeling met SkyDemon

Het display op de ontvanger bleek al snel niet erg praktisch. Waar laat je dat en als de zon erop scheen werd het aflezen erg moeizaam. Het verkeer zichtbaar maken in de navigatiesoftware had mijn voorkeur. Na contact te hebben gehad met SkyDemon over de mogelijkheden werd al snel duidelijk dat ik hiervoor een bestaand protocol van Garmin kon toepassen (GDL90). Eenmaal toegepast werd het vliegverkeer zichtbaar in SkyDemon en kon het display achterwege gelaten worden. SkyDemon toont overigens niet alleen het verkeer op het scherm, het waarschuwt in beeld en geluid voor dreigend botsingsgevaar.



Testen testen en nog eens testen

Nadat de hardware zich had bewezen ging ik me richten op het ontwikkelen van een printplaat waar alles kleiner en netjes op verwerkt was. Een aantal is vervolgens geproduceerd in China en heb ik diverse clubleden aangesproken of ze interesse hadden om een ontvanger uitvoerig te testen, op voorwaarde dat ze feedback zouden geven over hun ervaring met als doel de ontvanger te kunnen verbeteren. De reacties varieerden van zeer positief tot kritisch. Deze informatie is voor de ontwikkeling zeer waardevol geweest waardoor er op alle fronten vele verbeteringen zijn doorgevoerd. Dank daarvoor!

Het resultaat

Inmiddels vliegen er een aantal van deze ontvangers rond en wordt ook hun positie met anderen gedeeld. In eerste instantie was dit alleen onderling tussen ontvangers, inmiddels ook met het Open Glider Network.

Aan boord heb je niet meer nodig dan je device waar je navigatiesoftware op draait en deze ontvanger. De communicatie onderling verloopt via Wifi. Wil je meer

dan alleen ADS-B verkeer zichtbaar hebben, dan schakel je de hotspot in van je telefoon. De ontvanger maakt daarmee verbinding en haalt via die weg ook het overige verkeer op. Denk hierbij aan motorvliegtuigen, zwevers, helikopters, paragliders, drones en zelfs piloten die hun positie via een app delen.

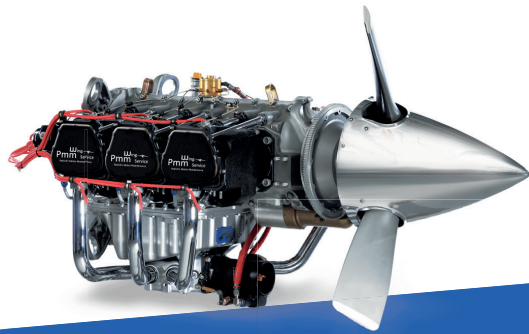


Interesse in dit project?

Heb je interesse in een ontvanger, de techniek erachter of wil je graag een keer ervaren hoe het werkt? Neem dan contact op met info@airtrafficobserver.com.

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



9M6Y692D



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

Deel 2: steden Tábor, Brno en Horovice

De hoofdbestemming van deze weekendtrip was de tweede grootste stad van Tsjechië en de grootste stad van de historische regio Moravië: Brno. Het is sowieso een grotere uitdaging om op een internationale luchthaven te landen met de hierbij toch meer complexe radiocommunicatie en landing. Brno zou ook een heel mooie stad zijn en met een pak minder toeristen als Praag beschouwd als een verborgen parel in Tsjechië. Omdat Brno gelegen is in het oosten van Tsjechië (vlakbij de grens met Slowakije en Oostenrijk) zochten we naar een interessante tussenstop om vrijdagavond te landen, te tanken en te overnachten. We zochten deze op de vliegroute naar Brno, in de regio Zuid-Bohemen. Bij kleine lokale vliegveldjes kijken we hierbij altijd of het mogelijk is om het vliegtuig in een hangaar te laten overnachten (om veiligheidsredenen). Het historische stadje Tábor leek ons geschikt en hier was nog een hangaarplaats beschikbaar. Op de terugweg kozen we voor een tussenstop in Horovice (Centraal-Bohemen, Tsjechië) en Coburg (Beieren, Duitsland).

Vrijdag 11 september:

Aeroclub Sanicole EBLE – Tábor LKTA:

In september zijn de dagen nog lang maar het voelt toch comfortabel om op tijd te vertrekken bij een vlucht van iets minder dan drie uur. Een omleiding door onverwachte weersomstandigheden is immers altijd mogelijk. Dankzij een half dagje verlof op vrijdagmiddag kon take off plaatsvinden om 14u09 vanuit de vliegclub Sanicole.

Kleine-Brogel was nog actief dus contacteerden we bij vertrek Kleine-Brogel Approach 134,480. We kregen toestemming om op te stijgen en om onze geplande route door de CTR van Kleine-Brogel volgens vluchtplan uit te voeren.

Hierna schakelden we over op Beek Tower 119,480. Ook hier kregen we probleemloos toestemming om door hun CTR te vliegen aan de door ons gevraagde heading. Het was druk met een aantal vliegtuigen in zicht. We hadden een goed uitzicht op de landingsbaan van de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport; grote luchthavens blijven toch altijd een beetje tot de verbeelding spreken ongeacht je aantal vliegers.

We vlogen ten noorden van Frankfurt waar we vanuit de verte de skyline van Frankfurt zagen, gelegen aan de rivier de Main.

Twee uur na take off bereikten we de grens van Duitsland en Tsjechië, de grens tussen de Duitse deelstaat Beieren en het Tsjechische Bohemen. De grens is hier een (relatief lage) bergketen waardoor we de ruimte tussen het wolkenplafond en de grond

steeds kleiner zagen worden. We konden onder de wolken vliegen op een comfortabele 4000ft en de hoogste toppen zijn hier net geen 3000ft.

Het laatste segment van onze vlucht bracht ons over de glooiende heuvels van West- en Zuid-Bohemen; een landschap met veel bossen, velden, kronkelende riviertjes en met wat geluk spot je hier en daar een kasteel. Hier en daar verspreid ligt er een dorpje maar in de uitgestrektheid van de Tsjechische natuur lijkt de mens toch eerder bijzaak. Zo zie je dat er op onze aardbol nog veel plaats en natuur is, hoe vliegen je kijk op de wereld kan verruimen.

We vlogen over de luchthaven van Pilsen met in de verte de stad Pilsen zelf. Deze grote geasfalteerde landingsbaan en de vierde grootste stad van Tsjechië werden meteen op ons lijstje gezet voor een volgend VL3 weekendje. Ondertussen is deze bestemming reeds bezocht.

We vlogen nog over een van de grotere rivieren in deze regio, de Moldau en konden een kasteel langs de oever zien.

Nu was Tábor niet ver meer. We kregen nog instructies van Prague Info over een grote militaire zone, die actief was, waardoor we moesten zakken onder de 1000ft AGL tot de landing in Tábor. Aankomst in Tábor, met (gras) runway 30 in use, vond plaats om 16u55. In totaal vlogen we 701,3 km in een vluchttijd van 2u53. De contactgegevens voor de reservatie van de hangaar: Ondrej Minich via e-mail info@akTabor.cz of telefoon +420 606 106 422. Avgas en Mogas zijn beschikbaar op de luchthaven. We reden na landing de VL3 meteen naar het tankstation zodat we hem daarna veilig in de hangaar konden plaatsen. Het landingsgeld en een overnacht hangaarplaats bedroegen samen amper 3 Euro.

We belden een taxi om ons van de luchthaven naar het centrum te brengen. De taxirit duurde ongeveer 15 minuten en kostte omgerekend 8 Euro. We konden betalen in euro's maar kregen wisselgeld terug in Tsjechische kronen.

We kozen in Tábor voor een overnachting in hotel Nautilus omwille van de centrale ligging aan het Zizka plein. Ook bevindt zich in dit hotel het - in Tsjechië 'bekend' - restaurant Goldie. Dit restaurant staat hoog aangeschreven (bekroond met enkele awards) en behoort tot de top tien van beste restaurants in Tsjechië. De prijzen zijn nog steeds democratisch dus de moeite om eens uit te proberen. De chef kok is Martin Svatek.



Hotel Nautilus



Restaurant Goldie



Restaurant Goldie

Na een uitstekende maaltijd gingen we wandelen in het centrum van Tábor. De stad werd in 1420 opgericht en het oude centrum van de stad valt geheel onder monumentenzorg. Tábor heeft het karakter van de Hussitische vesting behouden met de stadsmuren en de kronkelende straatjes. Over de Hussitische beweging kan je alles ontdekken in het Hussieten museum, gevestigd in het gotische raadhuis. Het kasteel van Tábor is nog ouder dan de stad zelf en vanaf de ronde toren kan je van een geweldig uitzicht genieten. Net dit weekend was er de viering van het zeshonderdjarig bestaan van dit stadje met - omwille van corona beperkte - festiviteiten. Op enkele plaatsen werd live muziek gespeeld met eet- en drankstandjes. Afsluiten van de dag deden we met een Tsjechisch streekbiertje op het terras van het brouwerij museum, gelegen op het Zizka plein onder de 78 meter hoge Deans kerktoren.

Zaterdag 12 september: Tábor LKTA – Brno LKTB

We vertrokken 's morgens vroeg na het lekkere ontbijtbuffet in het hotel. Op het centrale Zizka plein

werden markkraampjes opgebouwd met lokale producten en we zagen al een aantal mensen in traditionele klederdracht rondlopen voor de viering van zeshonderdjaar Tábor. Het is altijd fijn om 's morgens vroeg een stad tot leven te zien komen.

Take off vond plaats om 9u35. Na het opstijgen vlogen we een rondje rond Tábor en konden nu vanuit de lucht bewonderen waar we de avond voordien rondliepen. We herkenden meteen het centrale Zizka plein, de witgepleisterde Deans kerk en de kleurrijke huisjes die het plein omringen. We waren nu verbonden met Prague Info. Wat later zagen we opvallend veel vliegtuigen rondom ons. We vlogen boven Jihlava en we herinnerden ons deze naam omdat ze ons hierover op het vliegveld van Tábor hadden verteld. Er vond hier vandaag een fly-in plaats voor een bepaald type oldtimer vliegtuigen.



Tábor

Enkele minuten voor de CTR van Brno schakelden we over op Brno Tower 119,605. Er was weinig verkeer in de CTR waardoor we een long direct final runway 09 kregen. Tijdens final zagen we links van ons de grote stad Brno liggen. De vluchttijd van Tábor tot Brno bedroeg 48 minuten en de totale afstand 148,8 km. De betonnen landingsbaan van Brno-Turany Airport is 2650m lang. Na landing stond de follow-me-auto ons op te wachten en we volgden hem naar een parkeerplaats achter de luchthaven waar de kleinere privéjets stonden. Professioneel, zoals dat op grote luchthavens gaat, nam de marshaller het over voor het geven van aanwijzingen met de lichtgevende stokken tot de finale parkeerplaats. Niet veel later arriveerde het luchthavenvervoer om ons naar het luchthavengebouw te brengen.



Brno Turany Airport



Brno Turany Airport



Brno Turany Airport



Brno Turany Airport

Het gemakkelijkste en goedkoopste vervoermiddel om naar het centrum te gaan is de bus. Deze vertrekt elk half uur voor de vertrekhal. Een ticket kost 25 kronen = 1 euro en kan gekocht worden via de automaat aan de bushalte of via de buschauffeur. In de automaat kan betaald worden met een eurostuk of met Tsjechische kronen. De busrit duurt ongeveer twintig minuten.

Brno is een grote stad maar toch is het historisch centrum goed te voet te bezichtigen. De stad is gelegen op twee heuvels dus het is wel steeds bergop en bergaf wandelen. Brno is veel kleiner dan Praag en trekt ook minder toeristen. Ondanks corona tijd was dit toch een levendige stad. Op het centrale plein, het vrijheidsplein, stonden eet- en drankkraampjes en 's avonds werd er op enkele plaatsen live muziek gespeeld. Voor een mooi uitzicht over de stad wandelden we tot het Spielberg kasteel, dat in de 13e eeuw op een steile, rotsachtige heuvel werd gebouwd om de stad tegen indringers te beschermen. In de loop der eeuwen had het kasteel verschillende functies: het diende als koninklijke residentie, militaire kazerne en als gevangenis voor criminelen en politieke tegenstanders. Het kasteel

kan bezocht worden en er liepen ridders rond die schouwspelen opvoerden. Voor een tweede uitzicht kan je de toren van de kathedraal van St. Peter en Paul beklimmen. De imposante katholieke kathedraal ligt bovenop die tweede heuvel, de Petrov-heuvel, in het hart van de stad. En ten slotte kan je ook het oude stadhuis nog beklimmen. Het stadhuis dateert uit 1240 en is een van de oudste gebouwen van de stad. Bij de passage bij de ingang zie je aan het plafond de legendarische 'Brno-draak', die in werkelijkheid een krokodil is. Bizar en een tikkeltje afschrikwekkend is het knekelhuis onder de St. James Kerk, dat het op een na grootste ossuarium is van Europa. In de ondergrondse kelders liggen de botten en beenderen opgestapeld van meer dan vijftigduizend mensen. Kortom, Brno is zeker een aanrader en biedt tal van mogelijkheden.

Tijdens coronatijd mocht het meer vliegen en minder sightseeing zijn dus we bekeken 's avonds al welke interessante vliegveldjes op onze terugweg lagen. We zouden dan 's morgens vroeg vertrekken en kozen voor twee landingen op de terugweg om de benen te strekken en de magen te spijsen. Voor de eerste stop kozen we Horovice in Tsjechië omdat - afgaande op google maps - het centrum en een paleis op wandelafstand lagen van de luchthaven. Tweede vliegveld werd Coburg in Duitsland. Over Coburg kwamen op internetfora steeds twee positieve commentaren terug namelijk een goed luchthavenrestaurant met zeer lekker pizza uit een houtgestookte steenoven en de spectaculaire ligging bovenop een heuvel met landing / take off rakelings langs de burcht.

**Zondag 13 september:
Vlucht 1: Brno LKTB – Horovice LKHV**

We namen de bus van Brno terug naar de luchthaven. Op de luchthaven moesten we nu door veiligheidscontrole. Daarna konden we de rekening betalen: 44,53 euro (dit omvat onder andere landingsgeld: 11,80 euro, parkeerplaats: 0,3-0,6 euro/uur (dag-nacht) / ton en handling fee: 16 euro). Meteen na take off zei Brno Tower dat er geen andere vliegtuigen in aankomst of vertrek zaten. Hierdoor moesten we niet de VFR departure route volgen maar kregen we direct onze heading.



Brno Turany Airport



Horovice stad en luchthaven

Vluchttijd LKTB Brno-Turany Airport naar LKHV Horovice Airport bedroeg 1u04. De frequentie van Horovice Radio is 135,580 maar er werd niet geantwoord. Runway 24 (asfalt, 1170m) was in gebruik. We zagen maar een persoon op dit vliegveld en deze sprak amper Engels. Er moest geen landingsgeld betaald worden.

We wandelden tot het 17e-eeuws Horovice Castle, op ongeveer 1,5 - 2 km van het vliegveld. Je kan het kasteel enkel bezichtigen via een begeleide toer. Er zijn verschillende rondleidingen mogelijk die verschillende delen van het paleis belichten. We kozen voor de eerstvolgende en kortste toer: de 'private apartments' toer met een duur van 1 uur. Deze rondleiding brengt je naar 15 privévertrekken van de familie en geeft je een beeld van hoe de laatste bewoners hier leefden in de jaren twintig van de vorige eeuw. Deze toer kostte 130 kronen = 4,9 euro.



Slot Horovice

Vlucht 2: Horovice LKHV – Coburg EDQC

In de namiddag, iets na 14u, vlogen we terug van LKHV Horovice Airport naar EDQC Coburg - Brandensteinsebene Airport. De frequentie van Coburg Info is 128,680. Runway 30 was in gebruik. Bij deze landing ligt het kasteel van Coburg achter de landingsbaan. Het uitzicht was al spectaculair door de ligging van de landingsbaan boven op een heuvel en het kasteel links achter de landingsbaan. Take off straks zou dus naast het kasteel worden. Vluchttijd bedroeg 1u03. Jet A1 and AVGAS 100LL zijn beschikbaar op de luchthaven. Na de landing vroegen we toestemming om eerst te tanken alvorens naar de toren te gaan.



Coburg - Brandensteinsebene Airport



Coburg - Brandensteinsebene Airport



Coburg kasteel



Airport restaurant Fliegerklause

Landingsgeld bedroeg 8,77 euro. De verkeersleiders waren hier heel vriendelijk en lieten ons even buiten gaan om van het mooie uitzicht te genieten op Veste Coburg, een van de best bewaarde middeleeuwse kastelen in Duitsland. Wandelen naar het kasteel zou maar 5-10 minuten duren maar hiervoor zouden we een andere keer terugkomen. Ook Coburg stad zou de moeite zijn en niet verwoest tijdens de oorlog.

We gingen nu eten in restaurant Fliegerklause op de luchthaven. Het restaurant ziet eruit als een typisch Duits luchthavenrestaurantje met gezellige tuin en picknicktafels. De steenovenpizza's hadden hoge verwachtingen geschapen maar ter plekke bleek dat de kok net deze week verlof had. Hierdoor was er een aangepaste menukaart met zeer beperkt aanbod aan eten. We moesten het stellen met een Duitse braadworst, ook niet slecht maar het gemis van de befaamde pizza was meteen de derde reden om nog eens terug te keren naar dit vliegveldje!

Vlucht 3: Coburg EDQC – Aeroclub Sanicole EBLE

Het laatste segment van onze tocht was EDQC Coburg-Brandensteinebene Airport - EBLE Aeroclub Sanicole. Na take off runway 30 vlogen we nu langs het kasteel van Coburg. Dit spectaculaire uitzicht maakt de luchthaven speciaal.

Volgens vluchtplan liep de vliegroute door de CTR van Keulen en overhead de luchthaven van Keulen. Voor de CTR van Keulen vroegen we toestemming om door de CTR te vliegen volgens route VOR COL / overhead / VOR MAS op een hoogte van 7500ft. Wanneer we bijna over de luchthaven vlogen, sprak de verkeersleider ons aan: there's traffic x feet below, opposite direction, ... it's a A319. Je hoorde de glimlach in zijn stem. We hadden een spectaculair uitzicht vlak boven de landingsbaan van Köln Bonn Airport. Daarna volgde aan onze rechterkant de stad Keulen aan de Rijn. Hierna was de luchthaven van Maastricht weer aan de beurt. We kregen toestemming om hun CTR te doorkruisen via VOR MAS. Om kwart voor zeven landden we terug op Belgische bodem. Vluchttijd bedroeg 1u48.



Coburg kasteel na take off



A319



Coburg kasteel na take off



Overhead luchthaven Keulen

De oplossingen

1. **D.** Een boxermotor is een luchtgekoelde motor, maar ook de olie helpt bij de koeling (vandaar bij warm weer best met volle olie vliegen) en ook langs de uitlaat ontsnapt veel warmte.
2. **B.** Dit is typisch voor een gewelfd profiel, waarbij de kromming van de bovenzijde van de vleugel groter is. Je krijgt dan al lift bij aanvalshoek 0°.
3. **D.** Normaal zeg je het zoals in a maar als er twijfel kan zijn over het uur wat er voor staat zeg je "one five one five".
4. **D.** Waarschijnlijk is er een gaatje in de uitlaat richting de buis waarin de lucht voor de cabineverwarming wordt opgewarmd. Dit leidt tot CO vergiftiging. Best samen met verwarming altijd voldoende verluchting open zetten, uit voorzorg.
5. **B.** In ISA op zeeniveau is het +15°C, met 2° afkoeling per 1000 ft. Op 2000 ft is het dus +11°C in ISA. Als het +13°C is, is het dus iets warmer dan ISA en is de lucht ijler en niet dichter.

Na een periode van 50 jaar is de ere-titel Koninklijk aan onze Aeroclub toegekend.

Op donderdag 21 oktober 2021 nam voorzitter Nicole Plees, vol trots, de bij de ere-titel behorende oorkonde in ontvangst van de al even trotse burgemeester van de gemeente Hechtel-Eksel, de Heer Jan Daelemans.

Wij hebben in de voorbije 50 jaar alles in het werk gesteld, om onze vliegclub op een veilige, eigentijdse manier te besturen, binnen de gestelde kaders van het Ministerie van Landsverdediging, Directoraat generaal Luchtvaart en de gemeentes Hechtel-Eksel en Leopoldsburg. Hierbij hebben wij steeds rekening gehouden met de directe leefomgeving van het vliegveld, milieuregelgeving en natuurbeheer.

Terugkijkend naar de beginjaren van de Aeroclub, mogen we met trots stellen dat wij in de voorbije 50 jaar zijn uitgegroeid naar een club die zich tot ver over de landsgrenzen positief op de kaart heeft gezet.

Wij zijn een club waar niet alleen de regel regeert, maar ook het gezond verstand. Een club die voor en door clubleden is opgebouwd.

Vol enthousiasme zien we de toekomst tegemoet.
Het Bestuur



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



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