

# FLY-OVER





## IN DIT NUMMER

- 2 Op de Cover
- 3 Woord van de voorzitter
- 4 Luchtvaartkennis
- 5 Agenda 2023
- 6 Reisverslag
- 11 Sanicole Airshow
- 13 Oplossingen luchtvaartkennis
- 14 Clubnieuws
- 15 Lidgelden en persoonlijke verzekering 2023
- 16 Wist je datjes
- 17 Clublid in de kijker

## OP DE COVER



Eerste Lockheed Martin-F-35 Lightning II demo op het Europese vasteland tijdens de 43ste Internationale Sanicole Airshow

foto: © Aviation PhotoCrew / aviation-photocrew.com

Fly-over is het clubblad van de koninklijke Aeroclub Sanicole. Dit clubblad is met liefde gemaakt door enkele vrijwillige clubleden.

Hoewel we dit clubblad met de grootste zorg samenstellen, kunnen we als uitgever en als redactielid op geen enkele wijze aansprakelijk worden gesteld voor onjuistheden of onvolledigheden.

Aeroclub Sanicole  
Kamperbaan 165  
3940 Hechtel-Eksel  
Tel. 011/34 27 39  
Web: [www.eble.be](http://www.eble.be)  
Mail: [info@sanicole.com](mailto:info@sanicole.com)

**Redactie:** Geert Lemmens, Hilde Blarinckx, Jean-Paul Janssens, Rudy Vervecken, Wouter Verlinden, Ron van Glabbeek, Luciënne Wilting, Jimmy Mangelschots, Frederick Claessens

## WOORD VAN DE VOORZITSTER



### // Nadenken over investeringen op niveau van infrastructuur //

Mag ik beginnen met u allemaal een gelukkig nieuwjaar te wensen? We gaan dat samen vieren op 8 januari vanaf 17 uur. Zorg dat je erbij bent!

In de laatste week van het vliegjaar is er op de club een presentatie gegeven over de nieuwe UAS zones welke ervoor moet zorgen dat wij op een goede manier kunnen samenleven met de drones van de Landmacht en hun piloten. Ook werd er na een opbouwend overleg tussen Geert en John Brouwers een nieuw samenwerkingscontract gemaakt met KB en daarmee gaan we het nieuwe jaar in.

Wat vliegen betreft, hebben we het jaar met een positieve balans afgesloten. Op onze beide clubtoestellen halen we de benodigde vliegreuren die nodig zijn om zonder verlies te draaien en dat is, zeker na de vervelende COVID-periode, weer een tijdje geleden.

Het was goed de experimental-days terug te activeren deze zomer, al was er wat aarzeling “van over de plas” om naar ons toe te komen. De beschikbaarstelling van het in het weekend vaak leegstaande logement in de militaire blokken is door defensie helaas stop gezet. Dit omwille om geen concurrentie te voeren met de lokale hotels en B&B's.... Wordt vervolgd.

In het voorjaar, hadden we via onze airshow-contacten, ineens de mogelijkheid gekregen om in het teken van de bevrijdingsvluchten op 4 mei een overvlucht van de Lancaster van de RAF te laten plaatsvinden. En hoewel we dachten dat deze succesvolle voorstelling maar éénmalig zou zijn, ziet het er naar uit dat dit zich op de zelfde datum zal gaan herhalen. En daar maken we dan wel iets van.

De airshow van dit jaar was – vooral door de inzet van zovelen en de deelname van de F35 – een succes en dit ondanks het slechte weer op zaterdag waar we ook nu weer een aantal zaken uit hebben kunnen leren (want als we denken dat we niets meer kunnen leren, dan stoppen we beter).

Het geeft de club ook ademruimte om het bestuur te laten nadenken over investeringen vooral op niveau infrastructuur waarover in de lente van dit jaar gecommuniceerd gaat worden.

In 2023 is het de beurt aan ons om vol in steun te gaan voor de BAF Days 23 bij KB, zonder wie wij onze vliegactiviteiten niet kunnen ontplooiën, noch een show van ons niveau zouden kunnen brengen. Gilbert is daar als enige burger in hun KB-show bestuur en coördineert de show.

En tot slot: Op het laatste congres van ICAS, de international council of airshows, zijn we als club ook drie keer bekroond met eerste prijzen voor marketing, social media en website, een compliment voor onze club.

Veel vliegplezier!  
Nicole Plees

# LUCHTVAARTKENNIS

Tekst: Hans Bogaerts



## 1. Wat is de MAC?

- a) De inlaatdruk
- b) Mandatory Aeronautical chart (1/250,000)
- c) Gemiddelde koorde
- d) Noodradiobaken

## 2. Je stijgt op en vliegt op 300 ft door een zwerm vogels. De motor valt stil. Wat doe je?

- a) Met de starter meteen de motor herstarten
- b) Magneto's af en terug naar both
- c) Heater uittrekken
- d) Primer uittrekken

## 3. Welk van de volgende gebieden mag je niet doorvliegen wanneer het actief is?

- a) Een TRA.
- b) Een HTA.

- c) Een militaire TMA.
- d) Een danger area.

## 4. Wat gebeurt er met de aanduiding van je hoogtemeter als de pitotbuis dicht vriest?

- a) Deze loopt te snel op als je klimt.
- b) Deze blijft correct.
- c) Bij het dalen lees je 0 af vóór je geland bent.
- d) Deze blijft staan op de waarde op het ogenblik van dicht vriezen.

## 5. Voor welke vluchtfase is de instelling "fine pitch" het minst geschikt?

- a) Final approach.
- b) Kruisvlucht.
- c) Opstijgen.
- d) Taxiën

De antwoorden vindt u op pagina 13



# AGENDA 2023

**2 januari 2023**

Vliegveld en clubhuis weer open

**8 januari 2023**

17:00 – 21:00 uur: Nieuwjaarsreceptie

**21 januari 2023**

ELP-testen

**2 februari 2023**

Tiger Air Forces museum in Kleine Brogel

**4 februari 2023**

17:00 uur: Vergadering VO's

**21 februari 2023**

19:30 uur: Social event

**18 februari 2023**

17:00 uur: Instructeursvergadering

**4 maart 2023**

19:30 uur: Pilotenvergadering

**? maart 2023**

Bezoek BAF base Kleine Brogel

**? maart 2023**

Bezoek windmolenfabriek  
o.l.v. Sven Imbrechts

**13 – 18 maart 2023**

Infrawerken ( zomerklaar maken )

**? maart 2023**

Dag van de piloot vanaf 08.00 uur aanvang  
09.00 uur

**8 april 2023**

Sanicole Veiligheidsoefening

**18 april 2023**

19:30 uur: Social event

**? april 2023**

Stampe Museum

**28, 29, 30 april en 1 mei 2023**

Broussard & Piaggio weekend Bantheville

**4 mei 2023**

AVRO Lancaster overvlucht EBLE

**9 mei 2023**

Bezoek Rally-team De Rooy  
o.l.v. Henk van Leuven

**23 mei 2023**

Algemene ledenvergadering

**11 juni 2022**

Sanicole Rally / Doellandingen

**20 juni 2023**

19:30 uur: Social event

**23 - 25 juni 2023**

Langste dag weekend Bantheville

**8 - 10 september 2023**

Sluiting EBLE i.v.m.  
BAF Days op Kleine Brogel

**9 & 10 september 2023**

BAF DAYS

**18 t/m 23 september**

Infrastructuur winterklaar maken

**30 september 2023**

Infodag nieuwe clubleden

**7 oktober 2023**

Start theoriecursus '23 –'24

**? oktober 2023**

ELP test

**17 oktober 2023**

19:30 uur: Social event

**16 december 2023**

Winter BBQ

**23 december 2023**

Sluiting vliegveld

# REISVERSLAG

Tekst en foto's: Jimmy Mangelschots & Frederik Claessens

## // Vliegen in Zuid-Afrika, een droom. //

Als je naast vliegen ook houdt van verre reizen maken, dan kunnen deze twee elkaar wel eens tegenkomen in een droom. Een droom om te vliegen over onmetelijke landschappen, zo uitgestrekt en divers als we ze in Europa niet kennen. Zo'n droom brengt wel wat uitdagingen met zich mee. Allereerst moet het een land zijn dat jouw vlieglicentie aanvaardt of een gemakkelijke gelijkstelling doet of een nieuwe licentie voor buitenlanders uitreikt na een (beperkte) competentietest of examen. Een tweede factor is tijd aangezien alles binnen de periode van je vakantie moet gebeuren. Op voorhand goede afspraken kunnen maken met de plaatselijke autoriteiten over de exacte procedure en tijdsperiode is een vereiste. Ten derde moet je iemand vinden die aan jou zijn vliegtuig wil verhuren, ook niet evident in het buitenland.

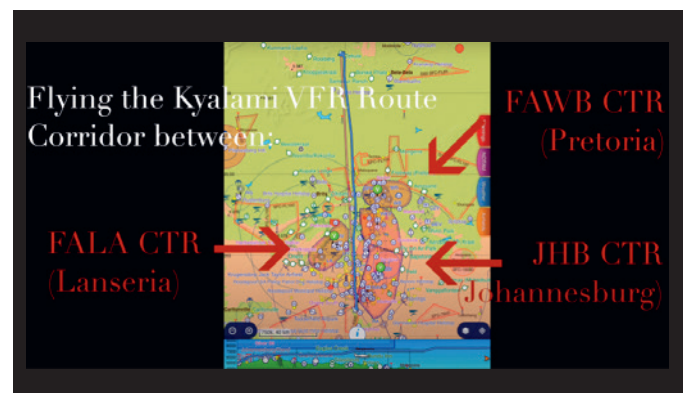
Zuid-Afrika werd voor ons het land om zo'n droom te realiseren. In Zuid-Afrika kan je een aanvraag indienen om een PPL-vergunning om te zetten naar een '28 day validation of foreign pilots license for private day vfr flying / recreational flying'. Dit is de gemakkelijkste en snelste procedure om als buitenlander in Zuid-Afrika te kunnen vliegen. Je kan ook een validatie voor 5 jaar aanvragen maar dan moet je een theoretisch examen doen. Indien je niet slaagt is een nieuwe poging pas mogelijk na 7 dagen. Bij een beperkte vakantie van een aantal weken is dit dus riskanter. De aanvraag doe je bij de 'South African Civil Aviation Authority' via [www.caa.co.za](http://www.caa.co.za) en kost 510 Zuid-Afrikaanse rand (28 euro). De aanvraag dient 60 dagen voor aankomst in Zuid-Afrika te gebeuren om voldoende tijd te geven aan de luchtvaartautoriteiten om eerst jouw PPL-licentie te verifiëren bij het land van uitgifte. Voor mij verliep deze procedure heel vlot maar ik heb wel een Nederlandse PPL-vergunning. De Nederlandse luchtvaartautoriteiten communiceren zeer efficiënt.



We huurden een vliegtuig van het type Sling 2 bij de Johannesburg Flying Academy (JFA). Deze vliegclub is gevestigd op Panorama Airfield (PAN), nabij Johannesburg. De Sling 2 is een Zuid-Afrikaanse tweezitter met een rotax 912 ULS-100HP motor. De Belgische Sonaca 200 is gebaseerd op de Sling 2.

De huurprijs bedroeg 'theoretisch' 1750 rand (97,2 euro) per vlieg uur (benzine inbegrepen). We huurden het vliegtuig voor 12 dagen en er was geen minimum aantal vlieguren dat per dag wordt aangerekend. In het contract was hier wel sprake van maar dit werd geschrapt. De benzine betaal je zelf tijdens de reis en wordt verrekend bij de definitieve betaling. De berekening gebeurt met een gemiddelde prijs van 19,5 rand (1,1 euro) per liter. We tankten waar mogelijk Avgas 100LL waardoor we in werkelijkheid gemiddeld 1,3 euro per liter betaalden. De werkelijke huurprijs bedroeg zo 114,5 euro per vlieg uur inclusief benzine. Hierin zitten de meerkosten van de reële prijs van de benzine alsook de kosten van competentietest en aanvraag licentie.

Na landing in Johannesburg namen we een Uber naar het vliegveld van Panorama. De dag zelf werd de competentietest afgelegd door instructeur Warren van de JFA. De competentietest dient om je vliegvaardigheden in uitvoering te testen en bestond uit een paar landingen en een langere navigatievlucht. De eerste landingen verliepen heel vlot dus gingen we meteen over tot de navigatievlucht. Voor deze navigatievlucht is de luchthaven ideaal gelegen binnen de JHB Special Rules Area. Dit is het gebied tussen de CTR's van drie grote luchthavens, namelijk Johannesburg Rand, Pretoria Wonderboom en Lanseria. Door het drukst bevogende gebied van Zuid-Afrika vliegen is de ideale opleiding met instructeur want moeilijker zou het niet worden! Tussen deze CTR's bevindt zich een smalle corridor, de Kyalami VFR route.



Voor de competentietest was mijn enige opdracht om door deze smalle corridor te vliegen met eveneens aandacht voor de verschillende radiofrequenties in de JHB Special Rules Area. Op mijn vraag deden we hierna nog enkele landingen op een geasfalteerde landingsbaan om te voelen welk effect de warmte





en density altitude op de Sling 2 heeft. We landden hiervoor op het nabijgelegen Tedderfield Air Park waar ook de Sling gebouwd wordt. Na de competentietest kon Alan, de eigenaar van JFA, aan het papierwerk beginnen en alles doormailen naar de Zuid-Afrikaanse luchtvaartautoriteiten. Hierna kreeg ik van hem nog de verplichte theoretische opleiding over vliegen in Zuid-Afrika met speciale aandacht voor density altitude en de geografie van Zuid-Afrika. De volgende dag hoopten we goedkeuring te krijgen om te mogen vertrekken. Toen we 's middags nog niets gehoord hadden ben ik zelf gestart met de luchtvaartautoriteiten op te bellen in de hoop het goedkeuringsproces te versnellen. Het was namelijk vrijdag dus dit was onze enige kans om nog voor het weekend te vertrekken. Het heeft me bijna drie uur belwaarde gekost (met een lokale SIM-kaart) om mijn aanvraag op het juiste stapeltje te krijgen ;- ) maar vrijdag om iets voor vijf kreeg Alan de verlossende mail met de goedkeuring.

### De route en het weer.

Door het veranderlijke en onbetrouwbare weer in Zuid-Afrika is het moeilijk om je te houden aan een uitgestippelde reisroute en tijdschema. De voorbereiding van de route bestond uit informatie vergaren over de luchthavens in Zuid-Afrika. Het boek *Airfields Directory for Southern Africa* is hiervoor de meest bruikbare en uitgebreide informatiebron. Alle luchthavens staan hierin alfabetisch gerangschikt met informatie over contactpersonen, landingsbanen, coördinaten, overnachtingsmogelijkheden, transport enzovoort. Onze voorkeur ging uit naar het verblijven in lodges met privélandingsbaan. Aangezien het aanbod hiervan beperkt is, checkten we al op voorhand de beschikbaarheid maar het reserveren zelf kon pas een dag op voorhand. Niet alleen jouw verlanglijstje maar ook de weerkaarten zullen je reisroute meebepalen. Besef dat het geen standaardreis zal zijn zoals je die gewoon bent bijvoorbeeld met een huurauto. Avonden zullen voor een deel gevuld moeten worden met het maken van (flexibele) vluchtvoorbereidingen en het bestuderen van de weerkaarten. Maar ook dit is zeker een sociale aangelegenheid, 's avonds bij een braai met vliegtuigenthousiasten ervaringen delen, nieuwe luchthavens ontdekken en routes uitstippelen. Een aantal gebieden, waaronder de Wild Coast in het oosten en het Krugerpark in het noorden, hebben we niet kunnen bezoeken omwille van het weer. Dit geeft ons een excuus om terug te keren! Uiteindelijk sloten we deze onvergetelijke trip af met 28,6 vliegreuren op de teller, verspreid over 10 vliegdagen. De totale prijs voor de huur van het vliegtuig bedroeg 46186 rand (2600 euro). We verbruikten 502 liter (676 euro, grotendeels inbegrepen in de huur van het vliegtuig).

Opmerking: vluchttijden draaiden altijd langer uit dan gepland omwille van sterke kopwind en slecht klimvermogen door density altitude.



Drakensbergen

### De hoogtepunten.

Eigenlijk was elk moment van de reis een hoogtepunt waardoor het zeer moeilijk is om bondig de hele reis te beschrijven. Ik zal het hierdoor beperken tot de meest memorabele momenten en de uitdagingen van vliegen in Zuid-Afrika. In Zuid-Afrika moet je een hoogtepunt ook letterlijk nemen. Het eerste belangrijk verschil met Europa is de hoogte. Het binnenland van Zuid-Afrika wordt gekenmerkt door hoogvlaktes. Onze homebase, de luchthaven van Panorama, ligt op 5050 ft. Deze hoogte heeft invloed op de density altitude met gevolgen voor de performantie van het vliegtuig. Bij take-off beïnvloedt dit enorm de lengte van de landingsbaan die je nodig hebt om het toestel van grond te krijgen. Maar ook tijdens het vliegen hebben we geregeld ondervonden dat stijgen zeer traag ging (soms zelfs tot amper 100 ft/min). Het gevoel is te omschrijven als een gevecht tussen vliegtuig versus de natuur waarbij op bepaalde momenten het toestel geen krachtreserve meer heeft en verder stijgen onmogelijk wordt. De eerste keer dat we dit ervaren was op onze route van Durban (20 ft) naar Bethlehem (5561 ft) waarbij we the great escarpment moesten oversteken. Het was dus heel belangrijk dat we dit op grote hoogte (11500 ft) konden doen omdat deze ridge gekend is voor zijn sterke downdrafts. Maar ook reeds ervoor op deze route hadden we sterke downdrafts. Daarbij kwam ook nog een sterke kopwind tot wel 50 KTS. We vlogen hierdoor regelmatig aan minimumsnelheid (IAS) met hierbij steeds de minimum speed warning als gevolg. Zo werd dit een 3,5 uur durende vlucht in plaats van normaal 1 uur 20 minuten volgens SkyDemon. Density altitude behoort dan ook zeker tot de verplichte opleiding voor de omzetting van je licentie.

### Private Game Reserves.

In Zuid-Afrika vind je veel private wildparken met een eigen landingsbaan. De prijs voor een overnachting hier is nooit goedkoop maar gaan van enigszins betaalbaar tot extreem duur, buiten alle proporties. Deze private game reserves bieden de perfecte combinatie van vliegplezier en safarigevoel. Hierbij moet steeds de landingsbaan overvlogen worden om te kijken of er geen wilde dieren op de landingsbaan staan. We kozen voor Zebula, ten



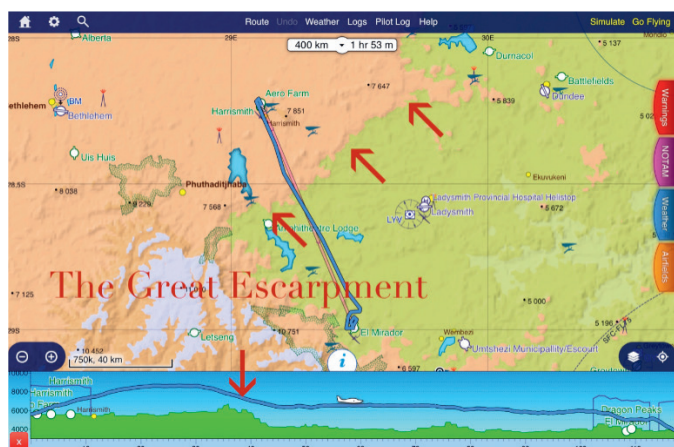


Zebula airstrip zonsongang

noorden van Johannesburg. 's Morgens vroeg vertrekken met een kudde wildebeesten op de landingsbaan of een zebra die achter het vliegtuig doorloopt, dat is toch het ultieme Afrika-gevoel!

### Landschappen.

Het landschap in Zuid-Afrika wordt gedomineerd door een hoog centraal plateau, het hoogland. Dit hoogland is omgeven door laagland aan de kusten. De rand van dit plateau wordt the great escarpment genoemd waar het land dramatisch naar beneden valt. De beroemde Drakensbergen is hier een deel van, met de hoogste bergtoppen in Zuid-Afrika (de

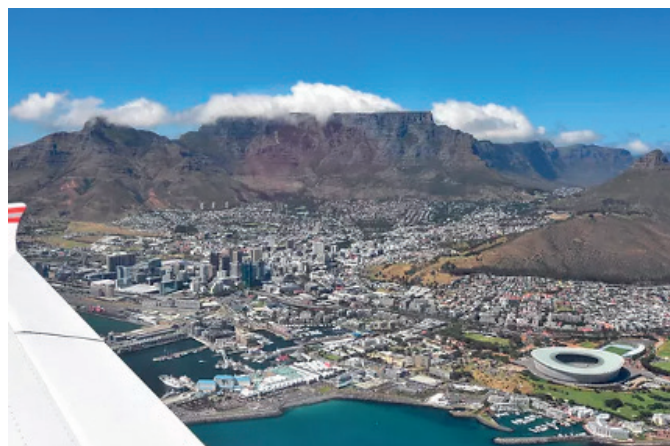


hoogste piek is Thabana Ntlenyana 3482 meter). Daarnaast wordt een derde van het landschap in Zuid-Afrika bepaald door de Great Karoo. Dit geografisch middenrif is een eindeloze, uitgestrekte halfwoestijn in een kleurenpalet met alle tinten rood tot bruin en bevindt zich grotendeels op het plateau. Zo'n dramatische hoogteverschillen en zo'n grote oppervlakte om over te vliegen zorgt er natuurlijk voor dat het weer minder voorspelbaar is als in Europa. De opwarming van de aarde is hier jammer genoeg ook realiteit en zorgt voor een nog grotere onvoorspelbaarheid. Zuid-Afrika is natuurlijk ook bekend voor zijn prachtige, ruwe kustlijn. Deze vanuit de lucht bewonderen geeft hieraan een andere dimensie. Kaapstad en de Tafelberg zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Langs de Tafelberg vliegen stond bovenaan ons verlanglijstje. Kaap de Goede Hoop, het meeste zuidelijke punt

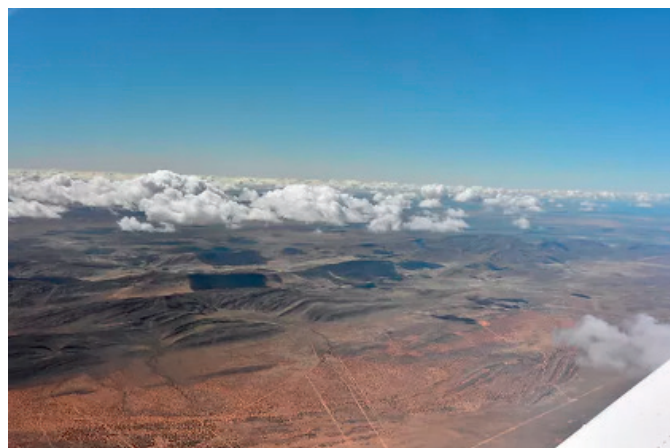


Zebula airstrip wildebeest

van Afrika, was een doel. De Kaapregio is echter ook bekend voor zijn sterke winden. We genoten van de uitzichten op de Tafelberg, de Leeuwenkop en de bekende stranden waaronder Clifton Bay en Camps Bay. De wind was sterk maar de Tafelberg zorgde voor beschutting. Na de Tafelberg zagen



Kaapstad en de Tafelberg



The Great Karoo

we een open ruimte, tussen twee gebergten in. We voelden de wind aansterken dus keerden hier terug. Gelukkig maar, want wat volgde was extreme turbulentie! Kaap de Goede Hoop zal dus ook voor een andere keer zijn. Tijdens dit seizoen is de wind in de Kaapregio sterk, beter kom je hier in maart.

## Bijzondere vliegvelden.

Misschien wel het meest iconische vliegveld in Zuid-Afrika is dat van Durban Virginia. De landingsbaan loopt hier parallel aan de kustlijn. Dit vliegveld ligt onder de TMA van een grote luchthaven, King Shaka Durban International. De route ernaartoe is dus zeer strikt te volgen in hoogte en via visual reporting points. Als dan het weer niet mee zit moet je overschakelen op de radiofrequentie van King Shaka. Bij vertrek waren we genoodzaakt om over te schakelen op King Shaka omdat lage bewolking ons niet toeliet om op lage hoogte (onder 1000ft) te blijven. We vroegen om on top door hun TMA onze route te kunnen volgen. Dit werd toegestaan maar ze maakten het ons niet gemakkelijk. Was dit omdat ze liever het VFR-verkeer uit hun TMA houden? Een ander bijzonder vliegveld vonden we dat van Kimberley. Kimberley is de streek van de diamantmijnen. We zagen een drietal grote diamantmijnen vanuit de lucht. Kimberley is ook een grote luchthaven met veel vliegverkeer. Met het vliegtuig kom je ook in meer afgelegen gebieden. Het meest verlaten vonden we Gariep Dam. Hier bevindt zich een groot stuwmeer en dam. Opvallend voor deze plaatsen is de vriendelijkheid van de mensen en de tijd die ze voor je vrij maken.



Kustlijn Durban

## Veiligheid.

Vliegen in Zuid-Afrika brengt nieuwe uitdagingen met zich mee. Het uitgestrekte land kent andere klimaatzones dan waarmee we vertrouwd zijn. De snelheid waarmee het weer kan veranderen, met betrekking tot de vorming van extreme onweerscellen en de wind, houdt extra risico's met zich mee. Onweerscellen kan je gemakkelijk vermijden door lange vluchten altijd 's morgensvroeg in te plannen. Wind is een factor waar steeds rekening dient mee gehouden te worden. We hadden tijdens de vluchten altijd wind (matig tot sterk) maar ook bij landingen bedroeg dit af en toe 20-30 KTS. Ik vond het heel belangrijk om overal zo veel mogelijk advies in te winnen bij de plaatselijke piloten op de

vliegclubs. Bijvoorbeeld het inschatten van lokale windstromen door bepaalde fysieke kenmerken in die regio is uiteraard bekend bij de piloten die er regelmatig vliegen. Soms adviseerden ze ons om met 'niet veel ervaring' beter niet op te stijgen door bijvoorbeeld sterke wind uit een bepaalde richting en op specifieke plaatsen. Ik heb als piloot bijgeleerd tijdens deze trip maar laat het ook een waarschuwing zijn. Wees realistisch in het waarmaken van dromen. Afsluiten doe ik met een anekdote om aan te tonen hoe het weer onzichtbaar (grote) gevolgen kan hebben. We vlogen van Stellenbosch in het zuiden naar Augrabies Falls in het noorden aan de grens met Namibië. We stegen op met een QNH van



Luchthaven Gariep Dam

1012 (Kaapstad) en stegen geleidelijk aan tot 9500 ft. Tijdens deze vlucht waren we vooral beducht voor een grote onweerscel die zich ten oosten van ons bevond, weliswaar voldoende ver (naar schatting 50-80 km) verwijderd en migrerend naar het zuiden (we vlogen naar het noorden). We zagen de cumulonimbuswolken rechts van ons in de verte opstijgen. We checkten constant het weer via verschillende kanalen (Windy-app, vrienden via WhatsApp en radiocontact met een vliegtuig dat voor ons dezelfde route volgde). Ongeveer halverwege de vlucht (van 3 uur en 42 minuten) merkte ik dat de grond in werkelijkheid dichterbij leek te zijn. Er was tijdens deze vlucht geen radiocontact met de verschillende radiofrequenties van Johannesburg gedurende meer dan een uur. We hadden dus geen enkele update van de QNH ontvangen. Omdat ik twijfelde aan de hoogte checkte ik deze met de GPS van de iPad. De iPad gaf in werkelijkheid 6900 ft aan terwijl de hoogtemeter op de glass cockpit van het vliegtuig 9500 ft aangaf. De verklaring hiervoor is dat een groot luchtdrukverschil, zonder aanpassing van de luchtdruk aan de hand van de QNH, zorgde voor een foute indicated altitude. De autopilot heeft deze gebruikt om geleidelijk te zakken zonder dat we ons hiervan bewust waren.



# SANICOLE AIRSHOW











## OPLOSSINGEN

- 1) c: Inlaatdruk is MAP, de term in b) bestaat niet en een noodradiobaken is een ELT (emergency locator/transmitter).
- 2) c: De heater vormt in dit geval een alternatieve luchtinlaat, en het risico op detonatie neem je er bij (beter dan meteen de bommen in vliegen!).
- 3) a: In een HTA (helicopter training area) of danger area moet je rekening houden met het gevaar. Een militaire TMA mag je kruisen mits je een klaring hebt. Een actieve TRA mag je nooit in.
- 4) b: De hoogtemeter heeft alleen de static pressure hole nodig.
- 5) b: Fine pitch heb je nodig bij lage snelheden. In final zet je fine pitch klaar voor een go around. In kruisvlucht zou je langzaam vliegen of je schroef in overspeed jagen in fine pitch.

# CLUBNIEUWS

Tekst: Geert Lemmens



## Luchtverkeerscircuit

### Circuitvervoeging op ongecontroleerde vliegvelden in België

Vliegtuigen die het circuit van een ongecontroleerd vliegveld in België willen vervoegen doen dit aan het begin van de downwind op circuithoogte.

### Tijd winnen of geluid besparen?

Een piloot wil het circuit via de final vervoegen en rapporteert ver buiten het circuit "Long final". De vliegtuigen die zich in het circuit bevinden en reeds hebben gezorgd voor voldoende onderlinge afstand, kunnen in downwind of baseleg in een ongewenste situatie terecht komen, die tot een gevaarlijke situatie kan leiden.

**Oplossing:** Als er zich een of meer vliegtuigen in het circuit bevinden vervoegt iedereen het circuit aan het begin van de downwind, zoals eerder beschreven. De circuitprocedure verschilt echter bij verschillende EASA lidstaten. Neem daar voor de vlucht nota van.

### Drone activiteiten in de omgeving van EBLE

Ten zuiden van het circuit van EBLE zijn 3 UAS zones ingetekend. Dit betreft UAS 20, UAS 30, UAS 40. De activiteiten in deze gebieden worden, voor aanvang, bekend gemaakt per Notam.

Voor aanvang van de activiteiten wordt o.a. de dienstdoende vliegveldoverste van Aeroclub Sanicole telefonisch op de hoogte gebracht en ook wordt het einde van de activiteit gemeld.

### Hoogtes

- Kleine Brogel actief en geen UAS activiteit
- Standaard circuithoogte EBLE 1200 ft AMSL
- Geen MIL UAS zones actief EBBL kan de circuithoogte naar 700ft AMSL verlagen.

- Minstens 1 van de 3 UAS zones actief EBBL kan de circuithoogte naar 1000 ft AMSL verlagen.

De maximum hoogte waarop de drones vliegen is 500ft AMSL

Als de drone-zones actief zijn mogen de Sanicole activiteiten pas ten noorden van de zuidkant van het gemeentebos beneden 1000ft AMSL uitgevoerd worden.

Er is alles aan gelegen dat alle partijen zich stipt aan het convenant houden. Als je twijfelt of je de procedure goed hebt begrepen, vraag dan uitleg aan de vliegveldoverste.

Op korte termijn wordt er een bord in het clubhuis geïnstalleerd, waarop de actieve UAS - zones verlicht worden weergegeven.

Tijdens de pilotenvergadering wordt alles nog eens onder de aandacht gebracht.

**De procedure is vanaf 29 december 2022 actief.**

### Openingstijden EBLE / Clubhuis

Tijdens de zomertijd-periode blijven de tijden ongewijzigd. 09.00 uur tot sunset.

Reserveren voor 11.30 uur

Tijdens wintertijdperiode wijzigt de openingstijd van 09.00 uur naar 10.30 uur

Indien voor een vlucht of voor de voorbereiding van de vlucht vliegveld en clubhuis voor 10.30 uur open moeten zijn neem je contact op met Geert +31 6 51 21 63 45



## Nieuwe Clubleden

Viandro de Cock, Jeroen Vermeulen, Jeroen Steurs, Marcus Wurschmidt, Hilde Wright, John Willems, Eric Ooms, Steven Mertens, Jo Gerits, Henri van Munster, Dorssen Derhaeg, Sven Kumpen, Ludwig Kumpen, Thomas Burm, Lars Degelas, Pierrot Damen.

Welkom allemaal

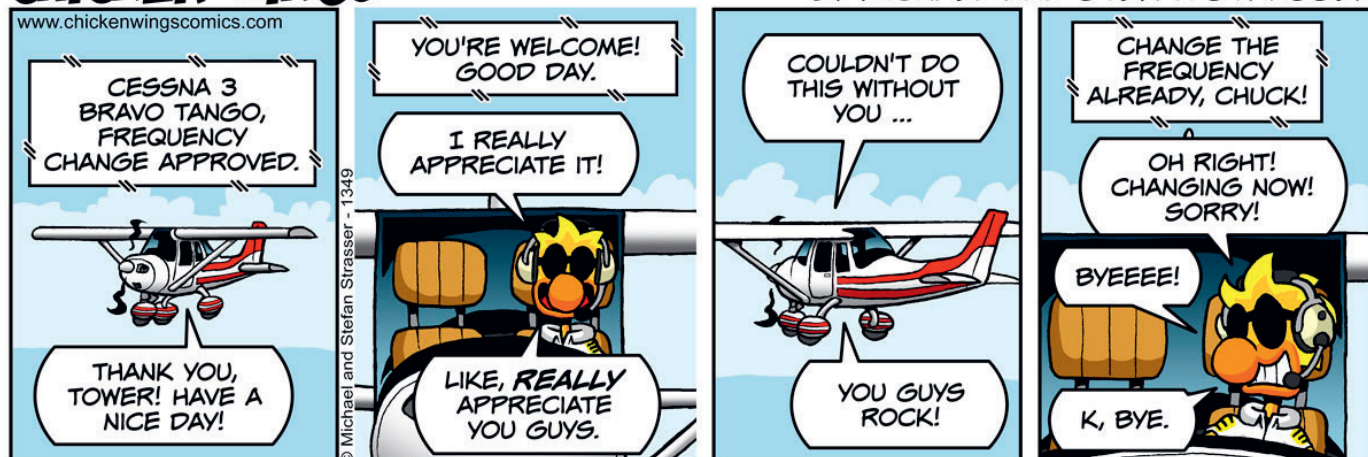
## Gestopt met vliegen

Henny Joosten,

Henny, je kan terugkijken op een mooie vliegcarrière. Het ga je goed!

## CHICKEN WINGS®

www.chickenwingscomics.com



## LIDGELDEN EN PERSOONLIJKE VERZEKERING 2023

Lidgeld Koninklijke Aeroclub Sanicole en lidgeld VVMV blijven voor 2023 beide ongewijzigd.

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.

### 1) Werkende leden ( o.a. vliegende leden en vliegtuigeigenaren )

Vliwend lid + Sportverzekering VVMV	(€ 245,- + € 80,-) € 325,-
Vliwend lid, eigenaar van privévlvgtuig + Sportverzekering VVMV	(€ 280, + € 80,-) € 360,-
Vliwend lid, gebruiker van een privévlvgtuig + Sportverzekering VVMV	(€ 280,- + € 80,- ) € 360,-

Vanaf 65 jaar bedraagt de Sportverzekering VVMV € 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.

### 2) 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.

### 3) Steunende leden

Lidgeld vanaf € 75,-

### 4) 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 2023 een gezond jaar en heel veel vliegplezier.

## WIST JE DATJES



? Henny Joosten gestopt is met vliegen, wij dit betreuren maar zijn keuze respecteren en hem verder alle goeds toewensen.

? Jan Gielkens opnieuw verliefd is geworden, maar deze keer op zijn nieuwe en wondermooie aanwinst, de blauw/witte Robin DR250 met registratie D-EBSL

? Koen Mentens inmiddels geslaagd is voor zijn theorie-examen PPL en zijn praktijkopleiding met rasse schreden vooruitgaat

? Ons terrein in het voorjaar van 2023 opnieuw zal worden ingezaaid en waar mogelijk vereffend zal worden

? Jimmy zijn VL3 volledig heeft laten overspuiten, dit toestel met zijn nieuwe kleurstelling vanaf begin januari in hangar 6 te bewonderen is

? Een lage OAT startproblemen kan veroorzaken en zelfs brand tot gevolg kan hebben

? Wij nog op zoek zijn naar een aantal creatieve leden die zich graag willen inzetten voor het organiseren van clubactiviteiten c.q. clubuitstappen en zich hiervoor bij Geert kunnen melden

? Eender welke ideeën hieromtrent altijd van harte welkom zijn

? Na heel lang wachten eindelijk de canopy van de D-EGLW gerepareerd is en wij iedereen erop willen attenderen om bij het uitstappen niets op het dashboard te leggen

? Er in het clubhuis een AED hangt, hier binnenkort een aantal info sessies over worden gegeven over hoe dit apparaat op de juiste wijze te gebruiken en wij ervan uitgaan dat eenieder een van deze levensreddende sessies zal bijwonen

? Wilbert van den Boom zich sinds enige tijd de trotse eigenaar van de Fokker S11 met registratie OO-MSH mag noemen en wij daarmee trots zijn dit mooie toestel bij ons in de club te mogen houden

? Renzo Marcus de trotse eigenaar is geworden van de Spaanse PA28 RT201 met registratie EC-DOT deze is uitgerust met een retractable gear en een in-flight adjustable propeller en deze binnenkort waarschijnlijk Duits geregistreerd zal worden

? Christophe Laenen in de U.K. een ex-RAF Chipmunk heeft

kunnen bemachtigen, deze momenteel in Antwerpen staat en waarschijnlijk Belgisch ingeschreven gaat worden?

? De Bell 47 helikopter van Peter Kuypers onlangs verhuisd is naar zijn nieuwe thuishaven in Neerpelt

? Er donderdag 22 december een uitvoerige uitleg is gegeven over de UAS/Drone zones rondom ons veld en dit een zeer belangrijke info sessie was. Deze zones ook van invloed zijn op de activiteiten van EBLE en iedereen zich hier dan ook van dient te vergewissen

? Er in het clubhuis sinds kort een nieuw bord hangt waarop de verschillende kleuren lampjes de meteorologische vliegcondities in heel België weergeven en deze gegevens van minuut tot minuut via een externe weer server worden bijgewerkt

? Peter Menten met zijn Citabria D-EUTE verhuisd is naar Zwartberg

? De Sanicole Airshow drie 1e prijzen heeft gewonnen van de ICAS Airshow Marketing competition 2022 te USA



## CLUBLID IN DE KIJKER

Tekst en foto's: Koen Mentens



Beste Lezer,

In deze uitgave van de Fly-over vindt u een nieuwe rubriek "Clublid in de kijker". Met deze rubriek willen wij graag (nieuwe) leden/cursisten introduceren zodat deze mensen van meet af aan gekend en herkend kunnen worden. Daarbij zouden we graag de persoon achter de naam proberen te profileren en haar/zijn ambities of beweegredenen voor de vliegsport in kaart willen brengen.

## Wie ben je, stel jezelf kort voor?

Mijn naam is Koen Mentens en ik ben lid van Sanicole sinds Oktober 2020. Geboren in 1964, woonachtig in Overpelt, de Belgische nationaliteit. Gehuwd sinds 1987 met Arlette en onze kinderen noemen Bart en Stephanie. Mijn kinderen zijn al een tijdje afgestudeerd en werken allebei en wonen samen met hun partner.



## Wat voor 'n werk doe je / wat doe je in het dagelijks leven?

Ik werk al meer dan dertig jaar bij de firma Aperam in Genk, vroeger bekend als Alz.

Deze firma produceert roestvrij staal of inox zoals wij zeggen en stelt ongeveer 1200 mensen te werk. We maken ondertussen deel uit van de groep Aperam dat weer een onderdeel is van Arcelor Mital en zodoende zijn wij een grote speler in de staalmarkt. 95 % van onze productie is export en onze producten worden voor heel veel toepassingen gebruikt. We leveren alleen inox op bobijnvorm of in plaatvorm, geen afgewerkte producten.

Ik werk als operator op de afdeling koudwalserij waar het roestvrij staal door stevige stalen rollen getrokken wordt en zo op zijn gewenste einddikte gewalst wordt. Breedte van de plaat is tussen de 2050 en 1000 mm en tot einddiktes van 0.8 mm.

Bij Aperam werken we in een continu 5 ploegen systeem. Dit wil zeggen morgen, middag en nachtpost werken alsook

zondagen en feestdagen. 3 weken werken en 2 weken recuup.

## Vanwaar komt jouw interesse in het vliegen?

Al op jonge leeftijd leefde voor mij de interesse voor alles in techniek, ruimtevaart en luchtvaart, nieuwe horizons verkennen, ontdekken. Ik woonde als kind vlakbij Keiheuvel in Balen en zag altijd de vliegtuigjes passeren nadat deze opgestegen waren en uitklommen boven onze tuin. Soms ook een Stampe Vertongen SV.4 in mooie oranje kleuren die toen daar gestationeerd was. Regelmatig kwamen er ook de machtige F104 Starfighters over van KeeBee en dit toestel leek of dat het zo de ruimte in kon vliegen. Ik deed dan ook altijd de jaarlijkse vliegmeetings op Keiheuvel en Sanicole aan om zo veel mogelijk luchtvaart op te snuiven. De straaljagers waren het imposants maar mijn hart gaat toch uit naar de historische vliegtuigen, vooral de warbirds uit de tweede wereldoorlog, een periode waar ik heel wat boeken over gelezen heb. Als kleine jongen won ik zelfs eens een wedstrijd zodat ik mee mocht vliegen met een Marchetti van de luchtmacht.

Op jonge leeftijd ben ik eigenlijk in een andere passie terecht gekomen namelijk het diepzeeduiken. Sinds 1989 beoefen ik deze sport en zodoende is het vliegen een beetje op de achtergrond geraakt. Daar twee kindjes bij en een huisje zo bleef er weinig tijd over voor het vliegen. Af en toe naar een vliegmeeting gaan was er nog wel bij en zo flakkert de passie weer op. Op een mooie dag nodigt mijn dochter mij uit om mee te gaan vliegen met hun vriend Sven. Een hele mooie vlucht in de Cessna 172 trekt me over de streep en op de opendeurdag is

de beslissing snel gemaakt om aan de opleiding te beginnen.

Corona maakt het er niet gemakkelijk op maar iedereen doet zijn best om de lessen online te laten doorgaan. In Juni 2021 kan ik eindelijk beginnen vliegen op de Robin D-ELGW en na veel zweten kan ik eindelijk in augustus 2021 mijn eerste solovlucht maken. Geert stapt uit en ik krijg vleugels. Ik was erg ontspannen en het was een fantastisch vluchtje.

Ondertussen ben ik solo aan het navigeren en bijna aan mijn lange navigatie toe. De workload is soms nog hoog maar ik probeer toch volop te genieten. Met Geert op FL50 over Luik naar Spa was een super ervaring. Daarvoor ben je begonnen met vliegen. Het vliegen is soms wel inspannend en in de vluchtvoorbereiding kruipt wel veel tijd maar het loont wel. Respect voor iedereen die dit gedaan heeft voor de tijd van het internet en Skydemon.

Ik ben nu vollebak aan het studeren en hoop in september de theorie af te ronden.

## Hoog of laagvleugel?

Ik vlieg momenteel alleen nog maar op de Robin D-ELGW dus ik kan nog niet uit ervaring spreken. Voor de moment gaat mijn voorkeur uit naar een laagvleugel en besturing met stick. Ik hoop om nog verder ervaring op te doen met meerdere soorten toestellen.

## Ben je ooit van plan een eigen toestel aan te schaffen en zo ja, heb je al een voorkeur?

Dat zou mooi zijn natuurlijk om een eigen toestel te bezitten. Dat zou dan een toestel worden om mee te reizen dus een iets hogere kruissnelheid en een moderne, zuinige motor. Er zijn heel wat



mooie toestellen op de markt in de ULM of experimental klasse. De VL3 van JMB of Sling2 en Sling TSI vind ik wel toffe vliegtuigen. Er zijn ook heel wat mooie kitplanes op de markt maar ik heb totaal geen ervaring met zelfbouw dus dat zou wel echt een hele grote uitdaging zijn. Maar echt concrete plannen zijn er nog niet. Eerst wat meer ervaring opdoen.

### Heb je ook nog andere hobby's?

Buiten zijn in de natuur vind ik zalig dus ik ga zo veel mogelijk wandelen en met de MTB rondtoeren.

Af en toe een beetje joggen om in conditie te blijven maar helemaal geen ambitie om wereldrecords te lopen.

Mijn andere passie naast het vliegen is diepzeeduiken waar ik sinds 1989 mee bezig ben. België heeft enkele hele mooie steengroeves om in te duiken zoals La Gombe in Esneux. En in Zeeland kan je fantastisch duiken in de Oosterschelde

en de Grevelingen. Duiken in bergmeren, duiken onder het ijs, duiken in de Noordzee op wrakken, tropische bestemmingen zoals Egypte en de Middellandse zee, koude wateren zoals Scapa Flow, ik doe het allemaal even graag. Het leukst vind ik duiken op wrakken want dan komt alles samen. Een oase voor zeeleven, een technische uitdaging, een gevoel van exploratie en dikwijls een historische betekenis. Zo heb ik gedoken op vliegtuigwrakken van een F4F Wildcat en F6F Hellcat voor de kust van Toulon en een duikboot van de Franse marine Le Rubis.

### Wat wil je met het vliegbrevet gaan doen, heb je al mooie plannen, tripjes en zo ja welke?

Ik kijk ernaar uit om familie en vrienden mee te nemen en mijn passie te delen. Tripjes gaan er zeker komen zoals naar de Waddeneilanden en de Moezel, de Franse kust, Duxford. Er zijn zeker nog heel wat bestemmingen die op mijn lijst staan. Verder wil ik ook wel kennis maken

met acrobatie en andere aspecten van het vliegen zoals nachtvliegen. Aan plannen en dromen alvast geen gebrek.

### Vanwaar jouw keuze voor Sanicole en hoe ben je hier terechtgekomen?

Na een rondvluchtje in de Cessna D-EBLE met Sven Imbrechts was ik helemaal verkocht en heb me op de opendeurdag meteen ingeschreven. Verder is Sanicole voor mij heel bereikbaar en ook wel bekend door de airshow. Je voelt je hier ook direct thuis en wordt door iedereen vriendelijk ontvangen.

### Zijn jouw huisgenoten net zo geïnteresseerd om (eens mee) te gaan vliegen?

Mijn vrouw en kinderen steunen me in mijn nieuwe hobby en reageren altijd enthousiast als ik een mooie vlucht heb gemaakt. Ik heb al mooie trips in gedachten die ik met mijn vrouw en kinderen, familie en vrienden ga maken. Ik hoop de komende jaren nog veel de gelegenheid te krijgen om erop uit te vliegen.



# 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®*