

FLY - O V E R



IN DIT NUMMER

- | | | | |
|----|-------------------------|----|---------------------------|
| 2 | Op de Cover | 13 | Foto's nieuwjaarsreceptie |
| 3 | Woord van de voorzitter | 14 | Reisverslag |
| 4 | Luchtvaartkennis | 17 | Clubnieuws |
| 5 | Agenda 2023 | 18 | Clublid in de kijker |
| 6 | Re-paint project VL3 | 20 | Wist je datjes |
| 8 | KBAM & Tiger museum | 20 | Oplossingen |
| 9 | AED in het clubhuis | 21 | Luchtvaartregelgeving |
| 10 | Where to go in 2023 | | |

OP DE COVER



Re-paint project VL3 OO-H84.
Het vernieuwde toestel van Jimmy Mangelschots & Frederik Claessens

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
Mail: 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



// Infrastructuurwerken op alle vlakken ... //

Ons vliegseizoen is weer begonnen en het beste moet nog komen natuurlijk. We zijn het jaar al gestart met 2 nieuwe geslaagden en meer staan in voorbereiding van examens. Proficiat aan Hilde en Koen en aan hun instructeur Geert en hun lesgevers.

We zijn het jaar ook gestart met een pilotenvergadering waarin afspraken meegedeeld en andere gemaakt werden voor de toekomst. Er zal dit jaar gewerkt worden aan het bestrijden van de vochtproblemen die er soms zijn in ons clublokaal.

Daarnaast hebben Jan en Stef ook gewerkt aan de voorbereiding van het dossier waarbij we ook in de loods 6 willen werken aan het vochtvrij maken en dat aanpakken in het voordeel van wie er gesteld staat.

Het grootste project dat ook dit jaar uitgevoerd wordt is het verbeteren van onze landingsbaan door dit op een grondige manier aan te pakken. We gaan dit werk en het vorige samen aanpakken zodat we het op een week inactiviteit wat vliegen betreft klaar hebben.

Daarnaast is er natuurlijk ook de wens om de taxi weg vanuit loods 6 wat te verstevigen. De verharding van dit stuk is echter iets meer milieugevoelig en heeft meer tijd nodig voor goedkeuring en we kunnen ons geld maar één keer uitgeven. Maar er wordt zeker aan gedacht.

We zijn blij dat we deze werken kunnen realiseren met de spaarpot die ons aller inzet bij de airshow aangelegd is.

In de vergadering werd ook meegedeeld dat we dit jaar de "experimental days" niet kunnen laten doorgaan. De airshow gaat dit jaar in KB door en het is de gewoonte dat we daar dan met zijn allen de schouders onder zetten, als tegenprestatie voor de medewerking die wij vanuit de luchtmacht en de basis KB mogen ervaren, niet in het minst ook in het dossier van de drones, waarmee we meer rekening moeten gaan houden.

En het laatste nieuwsje is dat op 4 mei in het kader van de Bevrijding de RAF weer de Lancaster gaat laten overvliegen op Sanicole, zij het met maar 1 overvlucht. Maar het blijft uniek.

Fijne vliegreizen en veel plezier!

Veel vliegplezier!
Nicole Plees

LUCHTVAARTKENNIS

Tekst: Hans Bogaerts



- Eén rotatie van de krukas van een viertaktmotor komt overeen met:**
 - Een halve cyclus van 4 takten.
 - Twee volledige cycli van 4 takten.
 - Eén cyclus van 4 takten.
 - Eén van de 4 takten.
- Wat betekent "D-EBLE, standby"?**
 - Wacht even, ik roep je terug op.
 - Stop waar je nu bent.
 - Stop bij de "holding position".
 - Parkeer aan het einde van de rij geparkeerde toestellen.
- Wat verhoogt de stabiliteit van je toestel?**
 - Een meer naar achter gelegen zwaartepunt.
 - Een meer naar voor gelegen zwaartepunt.
 - Kleinere staartvlakken.
 - Kortere vleugels.
- Na de landing met radiodefekt krijg je een rood knipperlicht. Wat betekent dit?**
 - Taxiën toegestaan.
 - Stop.
 - Maak zo snel mogelijk de landingsbaan vrij.
 - Op dit vliegveld is back-track verplicht, maak een bocht van 180° op de startbaan.
- Wat is niet correct over een noodlanding na motoruitval?**
 - Eerste prioriteit is de motor trachten te herstarten.
 - Je past je snelheid aan naar deze voor beste glijprestatie.
 - Je kijkt zo vroeg mogelijk uit naar een geschikt terrein voor een noodlanding, binnen glijbereik en liefst met wind op kop.
 - De deuren ontgrendelen, electriciteit uitschakelen en brandstofkraan sluiten kort vóór de landing is raadzaam indien mogelijk.

De antwoorden vindt u op pagina 20

AGENDA 2023

Info: Geert Lemmens / Tekst: Ron van Glabbeek

8 april 2023

Sanicole Veiligheidsoefening

14 april 2023

Bezoek Kleine Brogel Air base

18 april 2023

19:30 uur: Social event

28, 29, 30 april en 1 mei 2023

Broussard & Piaggio weekend Bantheville

4 mei 2023

AVRO Lancaster overvlucht EBLE

13 mei 2023

MUAC Eurocontrol Beek

9 mei 2023

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

11 juni 2022

Sanicole Rally / Doellandingen

20 juni 2023

19:30 uur: Social event - skydemon

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

17 oktober 2023

19:30 uur: Social event

23 december 2023

Winter BBQ

* De Experimental Days 2023 zijn vanwege organisatorische omstandigheden afgelast.

** Voor bepaalde activiteiten hangen de inschrijvingslijsten boven de printer

CHICKEN WINGS®



RE-PAINT PROJECT VL3 OO-H84

Tekst en foto's: Jimmy Mangelschots & Frederik Claessens



Ferrari-rood straalt dan weer meer snelheid uit



De VL3 is voorloper op vlak van innovatieve en luxueuze ontwerpen en vanaf 2019 verschijnen de nieuwe modellen in alle mogelijke kleuren en patronen. Bij de aankoop van een nieuw toestel heb je nu keuze uit één kleur (Single Color), een standaard ontwerp (ultimate JMB) of een eigen ontwerp (Ultimate Free). Voor dat laatste kan dan ook nog eens contractueel bepaald worden dat het uniek moet zijn en dat er geen enkele andere VL3 de fabriek zal verlaten in hetzelfde design (de Ultimate One).

Ik dacht er al een tijdje over om mijn VL3 te laten herspuiten want mijn toestel had nog een witte gelcoat-afwerking die veel sneller slijtage vertoont. Mijn VL3 had dan ook vele krassen, barsten en verkleuringen. De kostprijs van zo'n volledige paint-job is natuurlijk in verhouding met het vele werk en was daarom dus geen beslissing om op een dag te nemen. Aanleiding om het nu te doen was een beschadiging van de gelcoat rond het achterraam na een onderhoud bij JMB Aviation. Ik kreeg de keuze om de beschadiging te laten herstellen of te kiezen voor een mooie korting bij een volledige herspuiting.

De keuze voor het laatste was nu snel gemaakt.

Daarna volgde het nadenken over de kleurencombinatie en het patroon. Het ontwerp werd in nauw overleg met JMB Aviation in Amougies uitgetekend. De keuze was zeker niet gemakkelijk en het heeft toch enkele weken geduurd vooraleer het definitieve ontwerp op papier stond. Het hele proces startte met zoeken naar foto's op het internet van gekleurde vliegtuigen. De keuze voor rood en grijs was vrij snel gemaakt, al zijn er verschillende tinten rood die in de praktijk een ander effect zullen geven. Bordeauxrood is stijlvoller maar Ferrari-rood straalt dan weer meer snelheid uit. De VL3 is gekend voor zijn snelheid en performance dus werd het Ferrari-rood. Je kan veel foto's bekijken maar in de praktijk zal het toch weer anders zijn. We rekenden daarvoor ook op het gevoel en ervaring van de carrosserie-specialist bij JMB. Verf met of zonder metaalglans speelt ook een rol bij hoe het uiteindelijke resultaat eruit zal gaan zien. Origineel wilden ze bij JMB Aviation het ontwerp beperken tot maximaal twee kleuren maar het effect van een





donkere lijn tussen de twee kleuren geeft meteen een hogere afwerkingsgraad. Het enthousiasme van het JMB Aviation team om een eindresultaat met 100% tevredenheid af te leveren was groot dus dit werd uiteindelijk goedgekeurd. Een racing-motief op de staart in combinatie met Ferrari-rood straalt ook weer die snelheid uit dus dat kon er ook nog wel bij! Dit racing-motief ook op de vleugels schilderen was echter wel te veel en heb ik dus weggelaten.

Dat het allemaal veel werk was is wel gebleken in de praktijk. In totaal heeft het vier maanden en meer dan driehonderd werkuren gekost. Het vliegtuig wordt n.l. volledig gedemonteerd alvorens te worden gespoten. Om een onberispelijke kwaliteit te garanderen worden er 1 verflaag en 2 vernislagen aangebracht. De lagen worden zorgvuldig naast elkaar gespoten ipv over elkaar om zodoende het gewicht zo laag mogelijk te houden. Elke gram telt. Het uiteindelijke gewichts resultaat van deze operatie bedroeg +7 kg . Het toestel wordt tussenin telkens met de hand geschuurd om een perfecte vlakke en

strakke afwerking te verkrijgen. De werkplaats in Amougies is uitgerust met een spuitcabine waar de carrosserie-specialist een volledig nieuwe paint-job kan aanbrengen. De producten die ze gebruiken zijn van de hoogste kwaliteit (Cromax) om het extra gewicht tot een minimum te beperken.

Naast fraaie kleurenschema's aan de buitenkant is er bij JMB ook aandacht voor het interieur. Mijn zetels had ik enkele jaren geleden al zelf ontworpen en gemaakt dus deze dragen nu ook bij tot een up-to-date look. Op mijn verlanglijstje staat nog een nieuwe middenconsole. Ook als je de motorkap opendoet zie je dat alle slangen werden vervangen. Aangezien het vliegtuig nu toch helemaal was gedemonteerd heb ik maar gelijk de toestemming gegeven om alles wat in de komende jaren aan vervanging toe was maar meteen te vervangen waardoor nu ook alle trillingen zijn verdwenen. Ook gaat hij nu een 10-tal kilometer per uur sneller omdat hij veel gladder is en overal gap seals zijn gemonteerd.



KBAM & TIGER MUSEUM KB

Tekst en foto's: Rudy Verweken

Bezoek Kleine Brogel Air Museum en Tiger Air Forces Museum 2 februari 2023.

Op donderdagnamiddag 2 februari brachten we met een twintigtal mensen van de club een bezoek aan het museum op de vliegbasis van Kleine Brogel (<https://www.kbam.be>) en het Tiger Air Forces Museum van Jos 'Snor' Palmers. Dit laatste is een privéverzameling van Jos met een hangar vol vliegtuigonderdelen, overalls, helmen, badges en noem maar op...

Om 13.30u werden we aan het wachtlokaal (hoofdingang Peer) afgehaald door een gids van het

museum, bij de wandeling naar het museum hielden we even halt bij een F-104G, het toestel waar ere-clublid Piet Tamborijn enkele duizenden uren mee gevlogen heeft, en waar hij graag poseerde voor de foto's. In twee groepen werden we door het museum geleid waar we uitleg kregen over de 10de Wing en de vliegbasis van Kee Bee van 1952 tot nu. Foto's, maquettes en verschillende items zoals helmen en vliegtuiguitrusting, schietstoelen, bewapening enz. vertellen de geschiedenis van de militaire basis. Op sommige foto's

konden we verschillende piloten herkennen die door de jaren bij ons op de club gevlogen hebben.

Na de rondleiding van anderhalf uur gingen we naar de overkant van de straat naar hangar 140 van 'Snor', waar we vrij rondliepen tussen zijn verzameling en aan de toog gezellig een pint konden drinken.

Voor de geïnteresseerden: KBAM is elke dinsdag- en donderdagnamiddag toegankelijk van 13.30u tot 17u.

Extra info:

<https://www.facebook.com/tigerairforcesmuseum>



AED IN HET CLUBHUIS

Tekst en foto's: Rudy Vervecken & Vic Mardaga

Wat zijn de verschillende stappen bij het gebruik van een AED?

(Automatische Externe Defibrillator)

Sinds september hangt er een AED toestel naast de deur naar het terras bij de desk van de havenmeester. Het is belangrijk dat iedereen weet hoe een AED werkt en deze durft te gebruiken, vandaar dat de club verschillende sessies over het gebruik ervan organiseert.

Wanneer een persoon wordt aangetroffen zonder ademhaling en zonder hartslag, dient zo vlug mogelijk de hulpdienst verwittigd (nr. 112), maar er is zonder tijdverlies, hulp nodig voor de persoon in nood

Installeer de app "112.be" op de smartphone, en gebruik deze bij noodoproepen. Voordeel, zowel medische hulp als brandweer en politie worden verwittigd, en er is een zeer nauwkeurig locatiesignaal bij.

Sleutelwoorden voor de AED: CHECK, CALL, COMPRESS en AED.

- 1. CHECK:** Het is uiterst belangrijk om na te gaan of de eigen veiligheid niet in gevaar is.
- 2. CALL:** tracht contact te maken met het slachtoffer, lichtjes schudden, aanspreken. Indien geen reactie, check de ademhaling (oor op de mond, beweging van de borst, maximum 10-tal seconden). Start onmiddellijk de reanimatie, vraag iemand om 112 te bellen.
- 3. COMPRESS:** hartmassage, met twee handen op de borst drukken, 100 à 120 keer per minuut, 4 à 5 cm diep. Niet onderbreken, indien mogelijk, om de 2 minuten laten voortzetten door een ander persoon.
- 4. AED aansluiten.** (indien mogelijk ondertussen verder hartmassage)
 - bij het openen van de doos gaat een waarschuwingssignaal voor de omgeving. Doe de plastic handschoenen aan.
 - breng de beide contacten aan. (indien nodig borsthaarscheren). Rechts boven en links onder op de zijkant, ter hoogte van de elleboog. *Zie schema bij AED.*
 - Zet de AED AAN, luister naar de briefing, hartmassage gaat verder
 - Opmerking: het toestel in Sanicole is manueel, schok via indrukken van knop
 - "Iedereen weg van de patiënt", dan de knop indrukken (elke 2 min
 - Vervolgens verder hartmassage (compress 2 min), tot MUG komt.

Elke twee minuten zal het toestel een nieuwe analyse uitvoeren om na te gaan of een bijkomende schok noodzakelijk is. Je moet hoe dan ook de instructies van het toestel opvolgen tot de hulpdiensten kunnen overnemen.



Videotip:

<https://www.youtube.com/watch?v=Qj2TjF0yZIs>

WHERE TO GO IN 2023

Tekst: Ron van Glabbeek

Datum	Event	Plaats	Land	ICAO	Afst. NM (EBLE)
APRIL					
01	AOPA-Nordatlantikseminar	Frankfurt-Egelsbach	Duitsland	EDFE	145
12	Beauvechain Air Base Jobday	Vliegbasis Bevekom/ Beauvechain	België	EBBE	30
15	Flugzeugteilebörse Speyer	Speyer	Duitsland	EDRY	163
15	Tag der offenen Tür	Mengen-Hohentengen	Duitsland	EDTM	243
19 - 22	AERO Friedrichshafen	Friedrichshafen	Duitsland	EDNY	265
22	Fly-in	Groningen-Eelde	Nederland	EHGG	129
29	Burger Fly-in	Leer-Papenburg	Duitsland	EDWF	151
MEI					
01	UL Fly-in	Jesewang	Duitsland	EDMJ	287
05	Klassikwelt Bodensee	Friedrichshafen	Duitsland	EDNY	265
06	Saumangen Fly-in und Aeroprakt Treffen	Bad Dürkheim	Duitsland	EDRF	148
07	Season Premiere Air Show	Old Warden	Engeland	EGTH	218
13	Air Expo (meeting)	Muret	Frankrijk	LFBR	489
13 - 14	Journée Portes Ouvertes Aéro club	Colmar	Frankrijk	LFGA	198
13 - 14	Meeting Aérien	Montbéliard	Frankrijk	LFSM	226
18	Vaterstag Fly-in	Walldürn	Duitsland	EDEW	182
20	Fly in Cinema Texel	Texel Airport	Nederland	EHTX	121
20 - 21	QUAX Hangar Tage	Paderborn-Lippstadt	Duitsland	EDLP	127
20 - 21	70 Ans Patrouille de France (meeting)	Salon de Provence	Frankrijk	LFMY	452
20 - 21	100 Years Antwerp Airport / Stampe Fly in	Antwerpen	België	EBAW	32
27	BBQ Fly-in	Soest/Bad Sassendorf	Duitsland	EDLZ	112
27 - 28	Open Door - 75 Years 15th Wing	Melsbroek	België	EBBR	33
27 - 28	Le Temps des Hélices (meeting)	La Ferté Alais	Frankrijk	LFFQ	195
27 - 28	Tailwheel Meet 2023	51 Boulogne sur Mer	Frankrijk	LF62	144
28	Oostwolde airshow	Oostwolde	Nederland	EHOW	141
JUNI					
01 - 03	France Air Expo – Salon de l'Aviation Générale Lyon	Lyon - Bron	Frankrijk	LFLY	324
02 - 03	Fliegerfest	Eichstätt	Duitsland	EDPE	263
02 - 04	Midlands Air Festival	Ragley Hall	Engeland	xxxx	276
03	Open Airport Mega Party	Bad Gandersheim	Duitsland	EDVA	182
03 - 04	Journée Portes Ouvertes Aéroclub	Dunkerque	Frankrijk	LFAK	104
03 - 04	Meeting Aérien AéroFestival	Villeneuve sur Lot	Frankrijk	LFCW	444
04	Waffel Fly-in	Schmallenberg-Rennefeld	Duitsland	EDKR	111
04	Around the World Air Show	Duxford	Engeland	EGTH	218

09 - 11	Flugplatz Kerb 2023	Flugplatz Kerb-Gelnhausen	Duitsland	EDFG	157
09 - 11	Fun Fly In	Midden Zeeland	Nederland	EHMZ	64
16 - 18	100 Years Italian Air Force Air Show	Partica di Mare	Italië	LIRE	640
17	Longest Day Flying	Norderney	Duitsland	EDWY	170
17	Tag der Bundeswehr	Bückebug	Duitsland	ETHB	157
17	Tag der Bundeswehr	Kaufbüren	Duitsland	xxxx	285
17	Best of British Evening Air Show	Duxford	Engeland	EGTH	218
19	Paris Air Show	Le Bourget	Frankrijk	LFPB	170
19 - 25	Salon du Bourget	Paris – Le Bourget	Frankrijk	LFPB	170
23 - 25	Fly'In Air France	St Yan	Frankrijk	LFLN	288
24 - 25	Flugtage	Grossenhain	Duitsland	EDAK	311
24 - 25	Meeting Aérien	Cholet	Frankrijk	LFOU	344
30 - 02	Pipertreffen PA-18 J3	Celle-Arloh	Duitsland	EDVC	201
30 - 02	Battle of Britain Air Show	Headcorn	Engeland	EGKH	176

JULI

01	AOPA Fly-in 2023	Hoogeveen	Nederland	EHHO	107
01	SAR Katwijk	Katwijk aan Zee	Nederland	xxxx	74
01	Fly-in	St. Michaelisdonn	Duitsland	EDXM	221
01	Stearman & Friends	Bienenfarm	Duitsland	EDOI	290
01 - 02	Belgian Open Aerobatic Championship Koksijde	Koksijde	België	EBFN	100
01 - 02	Saint-Hubert	Fly'in Festival St-Hubert	België	EBSH	65
01 - 02	Meeting Aérien International	Le Touquet – Paris Plage	Frankrijk	LFAT	144
01 - 02	Flugplatzfest	Schweighofen	Duitsland	EDRO	162
01 - 02	Wales Air Show	Swansea Bay	Engeland	EGFH	353
02	Fly'in Stampe	Pithiviers	Frankrijk	LFFP	215
02	Military Air Show	Old Warden	Engeland	EGTH	218
05	Open Deur Vliegbasis Koksijde	Koksijde	België	EBFN	100
07 - 09	Cessnatreffen	Jena-Schöngleina	Duitsland	EDBJ	242
08	Fête de l'Air	Les Mureaux	Frankrijk	LF XU	182
08 - 22	Sommerlager am östlichsten Flugplatz Deutschlands	Görlitz	Duitsland	EDBX	363
14 - 16	Die Magie der Legenden	Eutingen	Duitsland	EDTE	207
14 - 16	Royal International Air Tattoo (RIAT)	Fairford	Engeland	EGVA	268
22	Robin Fly-in	Hameln-Pyrmont	Duitsland	EDVW	157
22 - 23	Meeting Aéro-club	Couhé Véraç	Frankrijk	LFDV	355
29 - 30	Air Show	Old Buckenham Airfield	Engeland	EGSV	178
29 - 30	Meeting Aérien	Valenciennes	Frankrijk	LFAV	85

AUGUSTUS

03	Show aérien Palavas-les-Flots	Palavas-les-Flots (Montpellier)	Frankrijk	xxxx	460
04 - 06	Zeeuwse Vliegdagen	Midden Zeeland	Nederland	EHMZ	64

05	Fête de l'Air	l'Alpe d'Huez	Frankrijk	LFHU	364
05 - 06	Odenwälder Fly-in	Walldürn	Duitsland	EDEW	182
05 - 06	Journée Portes Ouvertes	La Baule	Frankrijk	LFRE	378
06	Meeting Aérien	Sarlat	Frankrijk	LFDS	414
11-13	Flugtage	Bautzen-Litten	Duitsland	EDAB	347
12	Texel airshow	Texel	Nederland	EHTX	121
12	Dutch Heli-days	Stroe (Deelen)	Nederland	xxxx	66
12 - 13	International Old Timer Fly-in	Schaffen-Diest	België	EBDT	12
13	Festival des Ballons et des Ailes	Le Roeulx	België	xxxx	59
14	Spectacle Aérien	Le Lavandou (Hyères)	Frankrijk	xxxx	482
15	Spectacle Aérien	Plage du Mourillon (Toulon)	Frankrijk	xxxx	482
17-20	Eastbourne Seafront	International Air Show	Engeland	xxxx	192
18 - 20	Roskilde Airshow	Kopenhagen / Roskilde	Denemarken	EKRK	363
19	Rotax Fly-In	Wels	Oostenrijk	LOLW	383
19-20	Fly-in Oostmalle	Zoersel/Oostmalle	België	EBZR	23
20	Alpe d'Huez Fête de l'Air	Altiport de l'Alpe d'Huez	Frankrijk	ZZZZ	364
20	Meeting aérien	Pons	Frankrijk	LFCP	407
23 - 26	Vintage Aerobatic World Championship	St. Michaelisdonn	Duitsland	EDXM	221
26	Texel Fly in	Texel	Nederland	EHTX	121
26	SAR Meet - Spottersday	Nordholz	Duitsland	ETMN	201
26 - 27	Aero Kiewit Opendeur 2023	Kiewit-Hasselt	België	EBZH	9
26 - 27	Oldie Fly-in	Mönchengladbach	Duitsland	EDLN	46
26 - 27	Meeting Aérien International de la Somme	Albert Picardie	Frankrijk	LFAQ	121
27	Flugtag	Bad Gandersheim	Duitsland	EDVA	182
31 - 03	Eastbourne Seafront	International Air Show	Engeland	xxxx	192
SEPTEMBER					
01 - 03	Le salon international de L'ULM Blois	Blois	Frankrijk	LFOQ	262
02	Flugplatzfest Elz	Elz	Duitsland	EDFY	111
02	Fly in Cinema Hoevenen	Hoevenen	België	EBHN	36
02	Luftwaffenmuseum Flugplatzfest	Gatow	Duitsland	EDBG	304
02 - 03	Opendeur dagen Goetsenhoven	Goetsenhoven	België	EBTN	24
02 - 03	Centenaire de l'Aéroport (meeting)	Perpignan	Frankrijk	LFMP	513
08	Spottersdag Kleine-Brogel	Kleine-Brogel	België	EBBL	7
09	Himmel und Erde	Bienenfarm	Duitsland	EDOI	291
09	Flugtag Sinsheim	Sinsheim	Duitsland	EDTK	178
09	Teuge Airfair	Teuge	Nederland	EHTE	73
09 - 10	Belgian Air Force days	Kleine-Brogel	België	EBBL	7
09 - 10	Air Legend	Melun-Villaroche	Frankrijk	LFPM	182
09 - 10	Légend'air en Limousin	Saint Junien	Frankrijk	LFBJ	359
10	Journée Portes Ouvertes Aéroclub	Bellegarde	Frankrijk	LFHN	301
16 - 17	Battle of Britain Air Show	Duxford	Engeland	EGTH	218
17	Journée Portes Ouvertes	Vinon	Frankrijk	LFNF	444

17	50ème anniversaire du meeting aérien	Roanne	Frankrijk	LFLO	309
22-24	Fête de l'Aviation - Cerfontaine	Cerfontaine	België	EBCF	68
23	Meeting Aéroclub	Dinan – Trélivan	Frankrijk	LFEB	329
23 - 24	Flying festival Brasschaat	Brasschaat	België	EBBT	33
24	Hommage à la Patrouille de France	Chartres	Frankrijk	LFOR	217
30	Sunset Ailes et Volcans	Issoire le Broc	Frankrijk	LFHA	347
30 - 01	Journée Portes Ouvertes	BA 702 Avord	Frankrijk	LFOA	266
30 - 01	Meeting aérien	Castelnaudary	Frankrijk	LFMW	489

OKTOBER

07 - 08	Cervolix – Ailes et Volcans	Issoire Le Broc	Frankrijk	LFHA	347
---------	-----------------------------	-----------------	-----------	------	-----

* Onder voorbehoud van typefouten

** Check op voorhand de status en eventueel de notams van het betreffende evenement

FOTO'S NIEUWJAARSRECEPTIE



REISVERSLAG

Tekst en foto's: Jimmy Mangelschots & Frederik Claessens

// Wie droomt er niet van om eens te overnachten in een echt kasteel? //

Wie droomt er niet van om eens te overnachten in een echt kasteel? En zou het dan niet extra bijzonder zijn moest het kasteel een eigen privéliegveld hebben zodat je met je eigen vliegtuig meteen kan taxiën tot aan je verblijf? We vonden deze combinatie in Château de Bournizeaux, gelegen ten zuiden van de Loire.



Chateau de Bournizeaux

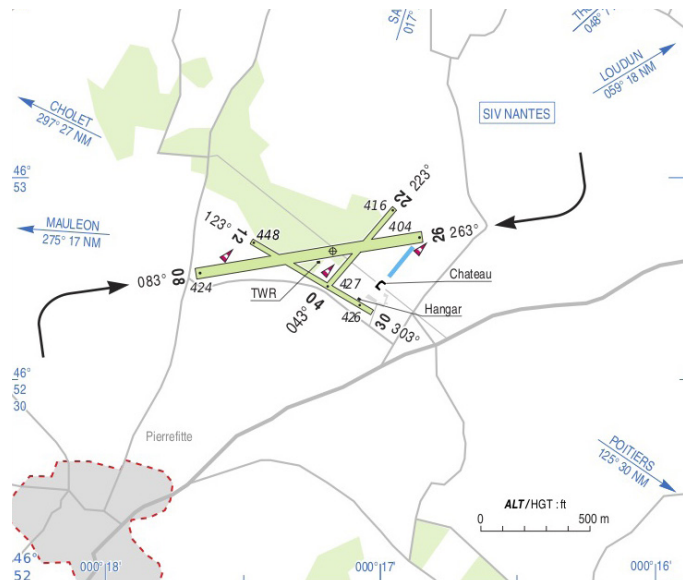


Geparkeerd

's Morgens vroeg op een zaterdagochtend reden we naar de Aeroclub Sanicole want we wilden op tijd vertrekken voor deze lange navigatie. De weerkaarten zagen er echter niet goed uit. De CTR van Lille kleurde rood (laag wolkendek). We wachtten in Leopoldsborg met de hoop op een snelle verbetering van de METAR voor onze route. Deze verbetering kwam de eerste uren niet maar na een laatste telefonisch contact met Lille kregen we hoop: tegen de tijd dat we Lille zouden bereiken, zouden de condities er marginaal zijn. Voor wat betreft het weer zijn er geen zekerheden, maar nog langer wachten was geen optie. Om 10u45 waagden we het er op, Lille was ondertussen oranje gekleurd en we konden alvast vliegen op een hoogte van 1200ft, net onder het wolkendek. Onderweg namen we al even contact op met Lille via Lille Info op 126,480 en ze verzekerden ons dat we door hun CTR zouden kunnen vliegen op een comfortabele hoogte van 1400ft (donkergroen). Tijdens het grotendeel van de vlucht bleef de bewolking laag dus het werd een uitdagende vlucht met steeds aandacht voor uitwijkmogelijkheden naar luchthavens moesten we ergens op slechter weer botsen. Bovendien moesten we nogal wat air spaces doorkruisen: Lille Info, Beauvais, Paris Info en Seine Info. Eenmaal de Loire voorbij klaarde de hemel op. Later hoorden we van de eigenaar dat dit vaak zo is: altijd zonnig ten zuiden van de Loire! Zijn vrouw moest lachen. Vluchttijd bedroeg 2 uur en 35 minuten.

Het kasteel Château de Bournizeaux beschikt over een privélandingsbaan van 1120m en nog 2 kortere landingsbanen van 480m en 650m. Dit vliegveld is niet te vinden in Skydemon/EasyVFR. De coördinaten

zijn 46 52 48 N en 000 17 15 W. Het kasteel dateert uit de 18e eeuw (1735) en werd grondig gerenoveerd door de huidige eigenaars, Edwin en Judith uit Nederland. De eigenaars zijn zeer gastvrij en ontvangen je hartelijk. Ze beschikken momenteel over 4 gastenkamers volgens de formule B&B. De kamers zijn luxueus ingericht met behoud van het kasteelkarakter, ruim met dikke muren. Ze zijn vernoemd naar pioniers in de luchtvaart: Blériot Suite, Chambre Alberto Santos Dumont, Chambre Antoine de St. Exupéry en Chambre Roland Garros. Buiten het ontbijt bieden ze dus geen avondmaal aan. Ze stellen hun auto ter beschikking voor 25 euro om bijvoorbeeld naar een restaurant in een naburig dorp te rijden. Met meerdere gasten moet/kan je deze auto delen. Op aanraden van Edwin gingen we



Visual approach chart - Château de Bournizeaux



Chateau de Bournizeaux



Chateau de Bournizeaux



Chateau de Bournizeaux



Chateau de Bournizeaux



Chateau de Bournizeaux

eten in restaurant Les Cloîtres in het nabijgelegen dorpje Bressuire met de twee andere piloten die er verbleven, Rob en Evert met hun Piper uit Lelystad. In de buurt van het kasteel is er niets. Hierdoor word je verplicht om te genieten van de rust en dat is dan ook de grootste troef van een verblijf in het kasteel. 's Avonds op het balkon naast de slotgracht genieten van de stilte zoals we ze in België niet meer kennen en met de eigenaars en andere gasten wat wijn drinken zijn er zowat de enige activiteiten. Net zoals het kasteel een geschiedenis heeft, hebben de eigenaars die ook. Eigenaar Edwin Boshoff heeft een rijke carrière in de luchtvaart en vertelt hier graag over tijdens een zomeravond op het terras. Piloot bij de Koninklijke Luchtmacht, testpiloot van F-16, F-27 en F-28's bij Fokker en zijn eigen bedrijf met ferryvluchten zijn hierin de hoogtepunten. Zijn vrouw Judith, zelf ook piloot, heeft in haar carrière als stewardess eveneens de nodige verhalen vergaard. In hun vliegtuighangar kan je nog een Tiger Moth en Piper Cubs bewonderen. Er is ook een zwembad met poolhouse aan het kasteel. Naast het kasteel als hoofdattractie kan je ook vluchten maken vanuit Bournizeaux. Uiteraard is er de Loire met zijn kastelen. Deze hadden we vroeger al eens overvlogen dus kozen we nu twee andere bestemmingen.

Op zaterdagmiddag om 16u vlogen we naar de luchthaven Poitiers-Biard, gelegen op 18 minuten vliegen van het kasteel. We namen een taxi tot het centrum van Poitiers (12 euro). De luchthaventaks



Poitiers-min



Poitier

wordt hier afgerekend via een formulier. De rekening zou achteraf via mail komen maar deze hebben we nooit gekregen. De luchthaven sluit om 20u.

Op zondag vlogen we tot Quiberon (52 minuten vliegen van het kasteel). We vlogen overhead Nantes International Airport aan de hand van Nantes Approach op 130,25 en 124,430 en Nantes Tower op 118,650. We vlogen op 3000 ft en de crossing werd toegestaan op 2200 ft. We zagen een landend vliegtuig onder ons. We werden verzocht om zeker op 2200 ft te blijven indien het vliegtuig een go-around zou moeten maken. Verderop lag de militaire luchthaven van Saint Nazaire op onze route maar we werden verzocht om hier de zone P8 te vermijden. We pastten hiervoor onze route een beetje aan. Het schiereiland Quiberon in Bretagne is prachtig om over te vliegen want met de azuurblauwe zee en witte stranden voelt het exotisch aan. De landingsbaan loopt tot bijna aan de kust. Dit was een drukke luchthaven met vele landende en opstijgende vliegtuigen en veel paradrop-activiteit. Het eiland zelf is ook levendig en je vindt er vele restaurants. Je kan Quiberon gemakkelijk te voet verkennen. De afstand van de luchthaven tot het centrum bedraagt ongeveer 1km maar je kan ook via een mooie wandeling langs de kustlijn het centrum bereiken. Indien je liever de bus neemt, rijdt er de Quibus die je voor 1 euro per dag rond het eiland voert. De luchthaventaks bedroeg 7,5 euro.



Quiberon



Quiberon



Quiberon

CLUBNIEUWS

Info: Geert Lemmens / Tekst: Ron van Glabbeek



Investeringsplan 2023

M.b.t. het investeringsplan heeft het bestuur een aantal knopen doorgehakt en is er inmiddels gestart met de eerste en meest noodzakelijke investeringen. Hieronder een overzicht van de gestelde prioriteiten die grotendeels dit jaar gaan plaatsvinden.

- Waterdicht maken van dakterras clubhuis (reeds in gang gezet)
- Boeiboorden van clubhuis vervangen (asbest)
- Reservemotor voor D-EBLE (reeds in gang gezet)
- Vernieuwen van de RWY (aanvraag werken is de deur uit)
- Isoleren hangar 6 (Offertes zijn aangevraagd, ontvangen en liggen ter beoordeling)
- Zonnepanelen op dakterras plaatsen
- Laadpaal in installeren

Verdere investerings/onderhouds plannen:

- Renoveren c.q. vervangen hangar 1 t/m 5 (Input / suggesties / voorstellen gevraagd)
- Sky Demon in D – EBLE
- Directional Gyro laten controleren
- Deuk uit de aanvalsboord
- Navigatielicht repareren
- Installatie Webcam

Aandachtspuntjes voor de clubtoestellen

- Volg naar gelang de weersomstandigheden de (juiste) startprocedures zoals deze zijn aangeleerd
- Voorkom shock cooling door niet abrupt over te gaan op idle
- Taxi na het starten stapvoets
- Draai de dipstick niet verder vast van

zodra je de eerste weerstand voelt

- Vergeet de tankbadje niet terug binnen te brengen
- Trek je bij het verzetten van stoel in de DR 400 op aan de beugel
- Leg in de DR 400 niets op het dashboard
- Teken niet met een balpen op de binnenbekleding van C172 !
- Het achterlaten van het vliegtuig na de vlucht:
 - Deuren / canopy sluiten
 - Schakel alle stroomverbruikers af
 - Haal de sleutel uit het contact
 - Maak de seatbelts weer vast
 - Berg de schouderriem van de C 172 op boven de deur
 - Laat geen persoonlijke spullen achter
 - Poets na iedere vlucht het toestel! (Indien iedereen dit consequent doet, vergt dit een minimale inspanning en komt dit het toestel, de veiligheid en het comfort ten goede)

Open Dag Kamp van Beverlo

Op 12, 13 en 14 mei a.s. zal er vanwege de open dag "Kamp van Beverlo" van 09:00 tot 18:00 LT niet van en naar EBLE gevlogen mogen worden. Het clubhuis en het vliegveld zijn op deze data gesloten.

BAF Days 2023

Er is door de organisatie in KB nog geen gespecificeerd takenblad voor in het clubhuis bekend gemaakt. De Inschrijflijst om KB op 9 en 10 sept. te assisteren hangt wel al uit. Zoals wij niet zonder EBBL kunnen, kan EBBL ook niet zonder ons en worden er zoveel mogelijk medewerkers gevraagd. De inschrijvingslijst is te vinden bij de kopieermachine in het clubhuis. Taak en werkplek toewijzing gebeurt uiteraard in overleg.

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 Hilde Wright, in september 2022 werd ik lid van Sanicole. Ik groeide op in Herentals maar ben in 2004 mijn partner Bart gevolgd naar zijn thuisbasis Vorst – Laakdal.



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

Sinds november 2020 ben ik werkzaam op de kwaliteitsafdeling van Estée Lauder in Oevel. Zoals de meeste wel zullen weten produceert EL-cosmetica maar sinds kort werd ook de kledinglijn van Tom Ford overgenomen.

Zelf doe ik hoofdzakelijk batch record review voor wip's en finished products dat wil zeggen dat ik de afgewerkte productieorders controleer op het correct volgen en documenteren van de voorgeschreven procedures. Daarnaast controleer ik of over- en/of onderverbruiken netjes verklaard werden. En

binnenkort zal ik ook inspringen bij batch record review van de compounding afdeling. Het klinkt gelukkig allemaal veel saaiër dan het in werkelijkheid is en heb ik ook nog twee fantastische collega's die mijn werkdagen nog leuker maken en waarmee ik ook veel plezier maak.

Naast mijn job bij EL, ben ik enkele jaren geleden in de zaak van mijn partner gestapt. Om hem op drukke momenten een beetje te kunnen ondersteunen heb ik mij bijgeschoold in het onderhoud van verwarmingsketels en keuring van stookoliereservoirs. Verder doe ik ook nog EPC-verslaggeving.

Vanwaar komt jouw interesse in het vliegen?

Ook al heb ik ook nooit gedroomd van een carrière in de luchtvaart, het is wel altijd mijn favoriete manier van reizen geweest. Hoofdzakelijk omdat dat het enige transportmiddel was waarin ik nooit last had van reisziekte en het uitzicht was natuurlijk veel mooier dan vanuit een auto of bus.

Als kind kregen wij vaak de vraag of we misschien familie waren van de broertjes Wright en als bengels antwoorden we daar natuurlijk vaak 'ja' op, voor zover we weten is dit eigenlijk helemaal niet het geval. Mijn interesse in het vliegen kwam pas enkele jaren geleden

nadat ik deelnam aan het 'Pilot for one day' event van onze burens bij Keiheuvel. Tot op die dag had ik enkel nog maar in grote passagiersvliegtuigen gezeten en leken kleine sportvliegtuigen mij niet zo betrouwbaar. Maar ik wou het toch eens een keer proberen en dus schreef ik mij in.

De dag zelf was ik best zenuwachtig en eenmaal we goed en wel opgestegen waren moest/mocht ik dan ook nog de yoke overnemen. Ik schrok er eerst enorm hard van hoe gevoelig een vliegtuig op de inputs reageert maar die schrik was na enkele seconden voorbij en aan het einde van de vlucht wou ik alleen maar zo snel mogelijk terug opstijgen. Ik schreef mij in voor de theoriecursus en koos toen voor de optie om die gedeeltelijk in zelfstudie te doen. Een paar lessen volgde je verplicht bij de ATO van je club en als ik het mij goed herinner waren er één of twee vakken die je bij BAFA moest volgen. In die periode volgde ik nog een aantal andere cursussen in avondonderwijs, je kan dus wel raden dat van die zelfstudie weinig in huis kwam. Ondanks het toch bleef kriebelen heb ik het vliegen toen maar even gelaten voor wat het was.

Een jaar of twee later werkte ik op de kwaliteitsafdeling van een spuitgietbedrijf. De afdeling

kreeg een nieuwe manager en die bleek ook vlieginstru­cteur te zijn. Van het één kwam het ander en ik schreef mij opnieuw in. Na heel wat ups-and-(nog veel meer) downs wat de praktijklessen betreft stond ik heel even op het punt om op te geven. Bart heeft mij kunnen overtuigen om door te zetten en ik besloot om over te stappen naar Sanicole. Daar kreeg ik al vrij snel terug plezier in de vlieglessen en ondertussen was mijn skilltest gepland.

Op welk toestel les je?

In Zoersel vloog ik met een Cessna 150, bij Sanicole schakelde ik over naar de Cessna 172 en ondertussen heb ik ook al een eerste vluchtje met de Robin er opzitten, waar ik in de toekomst toch ook zeker wat meer mee wil vliegen.

Hoe heb je je eerste solo ervaren?

Mijn eerste solo vond ik best spannend, opstijgen en vliegen, geen probleem maar je moet hem ook weer terug aan de grond zetten en plots is er niemand meer die hier en daar een beetje bijstuurt of gaandeweg tips geeft. Mijn eerste solo navigaties waren super en daar heb ik echt van genoten. Al was de terugweg van de allereerste wel heel bumpy en heb ik omwille van de turbulentie de terugroute wat ingekort. Onmiddellijk de dag erna deed ik mijn tweede solo-navigatie en die was echt zalig, het weer zat mee de landingen gingen goed, wat wil je als leerling piloot nog meer.

Hoog of laagvleugel?

Momenteel heb ik geen voorkeur want ik heb er nog maar één uurtje met een laagvleugel opzitten, maar vond het alvast een superleuk toestel. Het is ook wel een beetje afhankelijk van wat voor vlucht je gepland hebt. Als het een toeristisch rondvluchtje wordt met passagiers is een hoogvleugel vanwege het zicht omlaag uiteraard leuker, laagvleugels zijn meestal wel mooiere toestellen.

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

Een eigen toestel aanschaffen staat voorlopig niet op de planning. We hebben het er al wel vaak over gehad en gaan wel al eens van dichtbij kijken als we er eentje te koop zien staan. Dus zeg nooit nooit.

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

Mijn theorielessen en een groot deel van de praktijklessen deed ik bij APCK in Zoersel. Omdat ik, zoals ik eerder in dit stukje al zei, samenwerkte met een instructeur van de club en omdat de theorie daar op zondagvoormiddag werd gegeven wat voor mij toen beter uitkwam.

Sanicole is wat afstand betreft dichterbij maar ik dacht lang dat Sanicole meer gericht was op mensen die effectief een carrière in de luchtvaart voor ogen hebben.

Nu ben ik echt wel blij dat ik bij jullie terecht gekomen ben, want wat een fijne ontvangst en wat een leuke bende. De leuke vliegverhalen die ik er al hoorde maken dat ik er nog meer naar uitkijk om mijn licentie te behalen en even leuke ervaringen te kunnen opdoen. Ik kijk er zeker naar uit om nog meer van die verhalen te horen en jullie beter te leren kennen.

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

Bart is nog een beetje zenuwachtig omwille van hetzelfde wantrouwen dat ik vroeger had tegenover sportvliegtuigjes maar hij is zeker van plan om in de toekomst mee te vliegen. Hij heeft een zware allergie voor studeren waardoor hij dus niet van plan is om zelf piloot te worden al ben ik er zeker van dat hij het praktisch gedeelte heel vlot zou doorlopen.

Heb je ook nog andere hobby's?

Bart kocht in 2010 zijn eerste oldtimer een MG B uit 1976 een superleuke auto, het duurde niet zo lang voor ik de microbe ook te pakken kreeg. Ondertussen zijn er nog een paar andere oude wagens bijgekomen en mijn favoriet, wat rijden betreft dan, is onze knalrode Corvette uit 1979, die zullen jullie in de toekomst bij goed weer regelmatig op de parking van Sanicole zien staan. We doen regelmatig mee aan oldtimer events en beleefden al enorm veel plezier met die oude knarren.

Voetnoot van de redactie:

Hilde is op 4 maart jl. geslaagd voor de praktijk!
Proficiat!

WIST JE DATJES

Info: Geert Lemmens / Tekst: Ron van Glabbeek



- ? Koen Mentens op 2 Maart jl.. is geslaagd voor zijn praktijkexamen
- ? Hilde Wright op 4 Maart jl.. is geslaagd voor haar praktijkexamen
- ? Zij beiden nu hun felbegeerde PPL-vergunning op zak hebben en wij hun beiden heel veel mooie en veilige vluchten toewensen
- ? Dat er inmiddels gestart is met de noodzakelijk werken aan het clubhuis
- ? Er verder een mooi investeringsplan ligt waarvan de meeste werken al dit jaar van start gaan
- ? Wij heel graag suggesties/ ideeën willen ontvangen aangaande de renovatie c.q. vervanging van hangar 1 t/m 5
- ? Er bij de aanvraag voor het vernieuwen van de runway ook een aanvraag is meegestuurd voor de aanleg van een 3-tal taxi banen en hopen dat deze aanvraag wordt goedgekeurd

? De werken voor het zomer klaar maken van de infrastructuur binnenkort weer van start gaat en wij daar de nodige medewerking/ inzet voor vragen

? De kuilen in het veld zo snel mogelijk worden vlak getrokken van zodra het weer en de staat van de bodem het toelaat

? Jimmy zijn VL3 er met zijn nieuwe kleurschema er weer fris en fruitig bijstaat

? Dit zowaar een compleet nieuw toestel is geworden

? De PA28RT201 van Renzo Marcus met registratie D-ECTY een onderkomen heeft gevonden in hangar 5

? Wij de Pioneer 300 van Harry Aarts met registratie PH-HRY binnenkort mogen verwelkomen en deze in hangaar 5 komt te staan.

? Er voor de overvlucht van de Lancaster op 4 mei a.s. helpers gevraagd worden om deze

festiviteit in goede banen te leiden

? Dat Wim Marchal al ver gevorderd is met zijn inmiddels 4e zelfbouw project zijnde de Glasair Super-II RG

? Binnenkort weer hapjes en snacks zoals olijven, kaas, croque etc. in het clubhuis verkrijgbaar zijn

? Het reserveren van vluchten zijn vruchten afwerpt en dit ons in staat stelt om een goede planning voor de bezettingsgraad van een VO te maken, maar dit ook voordeel biedt bij het op voorhand informeren van een vlucht annulering b.v. vanwege een plotselinge activatie van een UAS zone

? Wij het toejuichen wanneer iedereen zijn vlucht zou (blijven) reserveren via Skyman

? De inschrijvingslijsten voor de diverse clubactiviteiten boven de printer in het clublokaal hangen

OPLOSSINGEN

- 1) a. Elke cyclus van 4 takten gaat samen met 2 rotaties van de krukas, dus elke rotatie is een halve cyclus.
- 2) a. De controleur kan bijvoorbeeld aan een telefoongesprek bezig zijn, of een vliegplan aan 't openen. Je moet gewoon zwijgen tot je terug opgeroepen wordt.
- 3) b. Hoe verder naar voor, hoe langer de momentarm van het stabilo dus hoe stabiel.
- 4) c. Dit is letterlijk de betekenis van dit sein op de grond. Wellicht is er traffic in final.
- 5) a. Eerste prioriteit is altijd "fly the plane", niet proberen de motor te herstarten. Als je nog genoeg hoogte en tijd hebt kan je dat wel doen maar sturen is prio 1.

UPDATE LUCHTVAARTREGELGEVING

Info: Geert Lemmens / Tekst: Ron van Glabbeek

België

UAS Zones

De UAS zones 20, 30 en 40 liggen ten zuiden van de downwind van EBLE.

Als een van de UAS-zones actief is mogen er enkel "home based aircraft" van en naar EBLE vliegen. Voor de homebased aircraft geldt dat er minimaal 1000 ft AMSL gevlogen moet worden ten zuiden van het gemeentebos en woonwijk "Boskant"

Pas als de denkbeeldige lijn (tussen de zuidkant

van het bos en de verlengde lijn richting het westen) aan de noordzijde gepasseerd is, mag het vliegtuig dalen onder de 1000ft AMSL.

Monitoring Kleine Brogel Tower

Zoals Kleine Brogel het eigenlijk al jaren wilde, is nu ook in de AIP opgenomen dat wanneer de EBR-07B van Kleine Brogel actief is, Kleine Brogel Tower op 134.105 gemonitord moet worden. De activatie van de EBR-07B zal steeds worden aangekondigd middels een NOTAM.

EBR07B - KLEINE-BROGEL

Lateral limits	Vertical limits	Type of restriction / nature of hazard	Time of activity
A circle, 5 NM radius, centred on 511006N 0052812E. ⁽¹⁾	FL 075 / GND	Entry restricted to aircraft maintaining a listening watch with EBBL TWR. ⁽²⁾ Military aerodrome.	HX ⁽³⁾

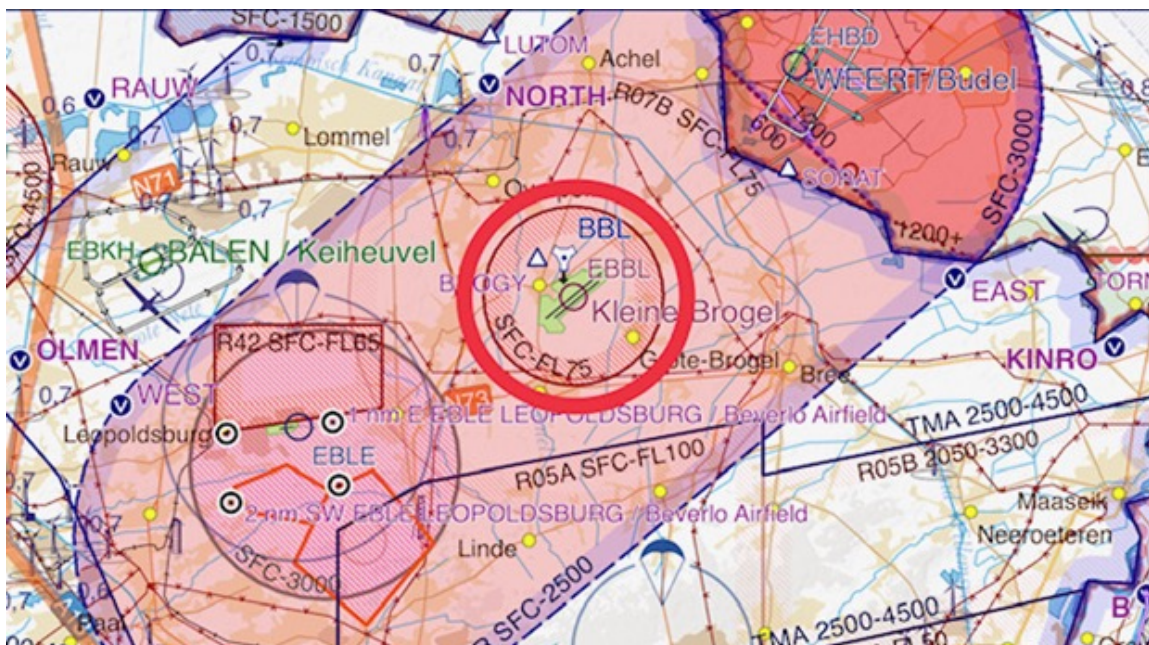
(1) [EBR07A](#) excl.

(2) As EBBL may be re-activated at any time, pilots are advised to avoid crossing whenever possible. Upon activation of Kleine-Brogel CTR One and TMA One, aircraft in EBR07B shall comply promptly with instructions from Klein-Brogel TWR.

(3) Activation announced by NOTAM.

EBBL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Frequency/Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Kleine-Brogel Tower	134.105 ⁽¹⁾ 314.375 MHz	HO	Primary frequency
		122.100 MHz ⁽²⁾ 257.800 MHz	HO	Secondary frequency
		121.500 MHz 243.000 MHz	HO	Emergency frequency
	Kleine-Brogel Ground	362.775 MHz	HO	Primary frequency
		122.100 MHz ⁽²⁾	HO	Secondary frequency



Frankrijk

Nieuwe frequentie Franse ULM velden

Met ingang van 20 april 2023 zal voor alle niet gecontroleerde velden en velden zonder eigen radio frequentie (met name de ULM velden) de frequentie 125.335 MHz (in 8.33) gaan gelden. Deze "zelfinformatie" Radio frequentie was voorheen 123.50 MHz

Het beschermingsvolume van deze frequentie is beperkt tot een hoogte van 3.000 ft AGL en een straal van 15 Nm om zodoende interferentie van andere gebruikers te voorkomen.

Duitsland

Wijziging TMZ-regelgeving Duitsland

Gebieden met een vaste transponderplicht, worden in het Engels Transponder Mandatory Zones genoemd (afgekort TMZ). Als je een TMZ wilt doorkruisen, moet er een in de luchtvaartkaart aangegeven transpondercode worden geselecteerd en dient voor deze zone ook een opgegeven radiofrequentie uitgeluisterd te worden.

Let wel: Je aanmelden op deze radiofrequentie is niet nodig en ook niet wenselijk, dus deze radiofrequentie behoeft enkel uitgeluisterd te worden.

Dat de FIS-radiofrequentie bij het naderen van een TMZ verlaten moest worden is altijd al de geldende procedure geweest, maar veel piloten die een overlandvlucht maakten en aangemeld waren op de plaatselijke FIS-radiofrequentie, vroegen zich regelmatig af of ze zich nu wel of niet moesten afmelden en overschakelen naar de nieuwe (TMZ) radiofrequentie, om na de doorvlucht van deze TMZ weer terug te schakelen naar de plaatselijke FIS-radiofrequentie. Dit werd door verschillende

FIS-sectoren anders geregeld en zorgde onder veel piloten voor verwarring. Nu zorgt de NfL 2023-1-2700 van 23 maart 2023 voor standaardisatie.

De nieuwe regelgeving is als volgt;

Voor alle TMZ's (behalve die in Egelsbach (EDFE), die n.l. ook een Radio Mandatory Zone (RMZ) is), geldt nu de verplichting om over te schakelen naar de opgegeven transpondercode én de gepubliceerde radiofrequentie uit te luisteren.

Als u zich dus op een FIS-radiofrequentie bevindt en u een TMZ wilt doorkruisen, dan moet u zich daar dus afmelden en dient u de TMZ toegewezen transpondercode en radiofrequentie te selecteren. (b.v. "Langen info, OO-XXX leaving the frequency for crossing TMZ Paderborn") Bij het verlaten van de TMZ schakelt u weer terug naar de vorige FIS-radiofrequentie en zet u de transpondercode op 7000, of de code die u eerder had ontvangen van de plaatselijke FIS-medewerker.

Samengevat

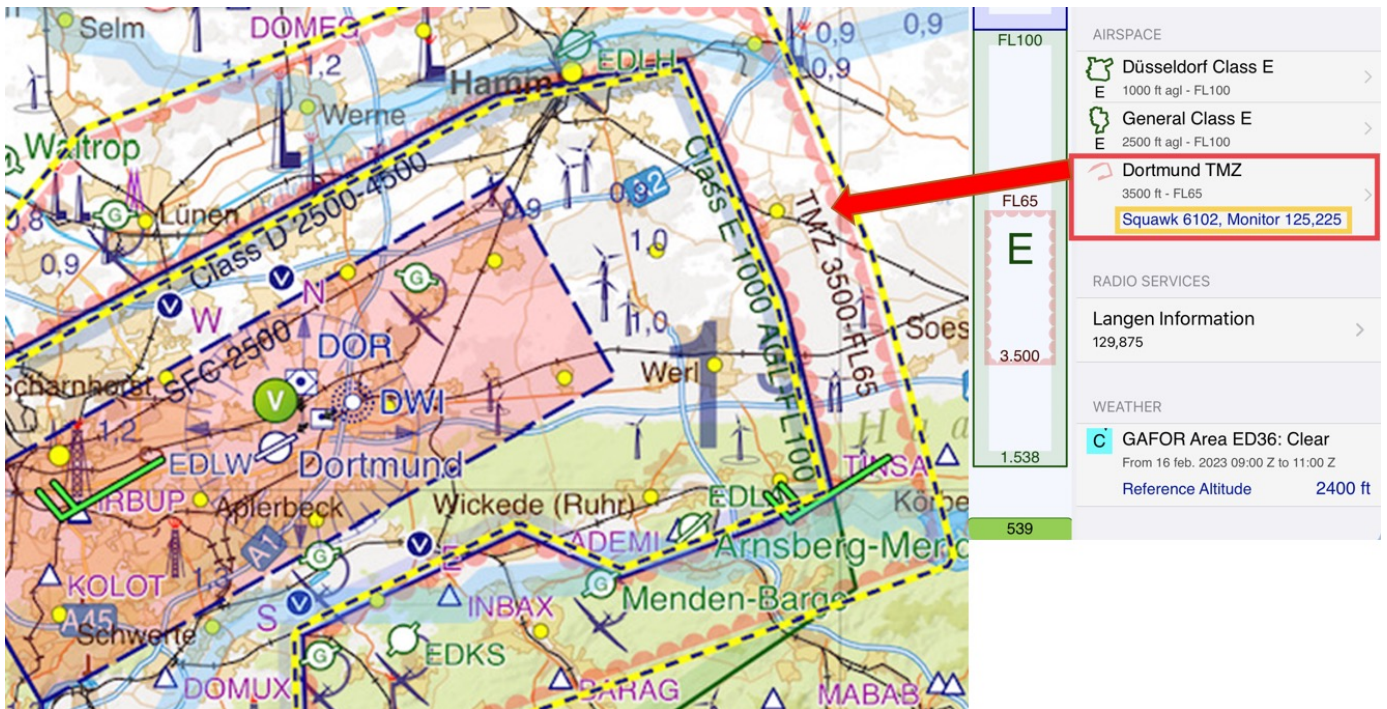
- RMZ = Afmelden bij actuele FIS / RMZ radio frequentie selecteren én contacteren.
- TMZ = Afmelden bij actuele FIS / TMZ Transponder code selecteren en de in de TMZ opgegeven radio frequentie selecteren en enkel uitluisteren (uitzondering Egelsbach (EDFE) aangezien dit een TMZ én RMZ is... dus Squawk én contacteren)

Een aantal vliegvelden waaraan je je momenteel aan een TMZ kan verwachten:
(Check op voorhand steeds de AIP want deze data kan veranderen)

- Dortmund
- Erfurt-Weimar
- Friedrichshafen
- Memmingen
- Muenster-Osnabrueck
- Niederrhein
- Paderborn
- Schleswig
- Saarbruecken
- Wittmundhafen

Duitsland

Hieronder een voorbeeld van een TMZ op de kaart, alsook het officiële schrijven aangaande deze wijziging.



Regelung für Flüge nach Sichtflugregeln bei einem Flug durch Gebiete mit festgelegter Transponderpflicht (TMZ)

1. In der Umgebung von einigen IFR-Flugplätzen sind Gebiete mit einer Verpflichtung zur Transponderschaltung (Transponder Mandatory Zone – TMZ) festgelegt.
2. Für alle TMZs (ausgenommen die TMZ Egelsbach, da diese zusätzlich auch als Radio Mandatory Zone (RMZ) ausgewiesen ist) ist ein Transponder-Code und eine zugehörige Frequenz für eine Hörbereitschaft festgelegt und auf der ICAO-Karte 1:500.000 veröffentlicht.
3. Während des Aufenthaltes in der TMZ besteht die Verpflichtung, den veröffentlichten Transponder-Code zu schalten und auf der veröffentlichten Frequenz Hörbereitschaft zu halten.
4. Wenn sich der Luftfahrzeugführer vor Einflug in die TMZ auf einer Frequenz des Fluginformationsdienstes (FIS) befindet, kommt das folgende Verfahren zur Anwendung:
Der Luftfahrzeugführer meldet das Verlassen der FIS-Frequenz und ändert seinen Transponder-Code auf den in der ICAO-Karte enthaltenen Transponder Code und muss Hörbereitschaft auf der in der ICAO-Karte veröffentlichten Frequenz halten.

Diese Regelung tritt zum 23.03.2023 in Kraft.

Gleichzeitig tritt NfL 2022-1-2418 außer Kraft.

Bonn, den 19.01.2023
Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Im Auftrag

Brill

LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

VERKOOP — INSTALLATIE — SERVICE

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



Garmin GTN750 & GTN650

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

Garmin GTR225A & GNC255A

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

Bezoek onze showroom voor een demo



Garmin GTX335 & GTX345 Mode S & ADS-B transponders

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



Garmin G500 & G600

Gecertificeerd glass panel voor retrofit installatie

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

Trig Avionics TY91

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

Trig Avionics TT21

- Mode S transponder
- Geïntegreerde encoder



Aspen Evolution Flight Display EFD 1000

Revolutionair PFD en HSI voor retrofit

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



Bose Headset A20

Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

Tel: 056/43 16 26

email: info@lambert-aircraft.com



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM

Whatever your mission, always fly Mission®