

VLIEGEN, OOK JOUW DROOM? WELKOM BIJ **AEROCLUB SANICOLE**

AEROCLUB SANICOLE, KAMPERBAAN 165, 3490 HECHTEL-EKSEL - WWW.EBLE.BE - OPLEIDING@EBLE.BE



VAN HARTE WELKOM



Nicole Plees
Voorzitter Aeroclub Sanicole

Vliegen is voor velen van ons begonnen als een droom. Ooit dachten we dat het te moeilijk was, onbetaalbaar, onbereikbaar.

Bij Aeroclub Sanicole hebben we ons in 1971 tot doel gesteld om de luchtvaart bereikbaar te maken. Met een bescheiden infrastructuur, maar niet te evenaren enthousiasme werd de clubactiviteit opgestart. Eén jaar later werd het mooie clubhuis gebouwd, waar we vandaag na volledige renovatie nog steeds van genieten.

Amper zes jaar later werd voor het eerst het initiatief genomen om een airshow te organiseren. Het werd het perfecte medium om de luchtvaart te promoten naar duizenden geïnteresseerden. Waar is de tijd? Ondertussen hebben we de kaap van veertig airshows al even genomen.

Over de jaren groeide het aantal hangars van twee tot zes. Het aantal vliegtuigen met Leopoldsborg als thuisbasis, liep gestaag op tot een kleine 40 vandaag. Daarin begrepen zijn een drietal clubtoestellen die de leden

kunnen huren om van hun hobby te genieten. Ze worden ook intensief gebruikt voor de praktijkopleiding “PPL”, privé piloot.

Sinds de beginjaren leidt Aeroclub Sanicole jaarlijks 5 à 10 piloten op. De weg om van hun passie voor vliegtuigen hun hobby te maken, duurt doorgaans 2 tot 3 jaar. Met een PPL vergunning mag je met alle in Europa ingeschreven, éénmotorige sportvliegtuigen vliegen.

Regelmatig vliegen onze leden in groepjes naar een fly-in of evenement in binnen- of buitenland. Wie als bezoeker eens van ons hobby wil proeven kan altijd bij de club terecht voor een initiatievlucht of luchtdoop.

Met deze brochure wil Aeroclub Sanicole je laten kennismaken met haar vliegveld, vloot, vliegopleiding en evenementen. Ook wordt aandacht besteed aan een essentieel aspect van elke luchtvaart activiteit: veiligheid.

Ben je na het lezen nieuwsgierig geworden en wil je meer weten over ons vliegveld, club of een vliegopleiding, aarzel dan niet ons te contacteren via opleiding@eble.be. Kom je graag eens kijken, dan ben je steeds welkom in ons clubhuis dat je vindt aan de Kamperbaan 165 in Hechtel.

Mocht je deze brochure lezen tijdens een bezoek aan ons vliegveld, spreek dan gerust eens een clublid of instructeur aan. Jouw vragen zijn van harte welkom en onder begeleiding is het vaak mogelijk om even rond te kijken.

VAN HARTE WELKOM BIJ SANICOLE!

Nicole Plees
Voorzitter Aeroclub Sanicole

INHOUDSOPGAVE

VAN HARTE WELKOM	02	VLOOTVERNIEUWING	08
SAFETY, JUST CULTURE	04	HET LEVEN ALS LEERLING PILOOT	10
MODERNE INFRASTRUCTUUR	05	VLIEGEN	12
ONZE VLOOT	06	CLUBEVENEMENTEN	15



Sanicole hangars 1 tot 5 gezien vanaf de Kamperbaan



Fraai gelegen temidden de Hechtelse Heide: het vliegveld Leopoldsburg/Beverlo thuisbasis van Aeroclub Sanicole.



Onze Head of Training: Geert Lemmens



Leden van ons instructieteam, van links naar rechts: theorie-instructeur Hans Bogaerts, vlieg-instructeur Danny Verreyken en theorie-instructeur Vic Mardaga.

SAFETY, JUST CULTURE

De slogan achter het Europese veiligheidsbeleid voor de luchtvaart is "Safety, just culture".

Aeroclub Sanicole heeft sinds dit initiatief werd genomen, de keuze gemaakt meteen een safety verantwoordelijke te benoemen.

Tegelijk heeft de hele gemeenschap van bestuursleden, instructeurs, piloten en leerling piloten zich vanaf dag één ingezet om dit beleid samen uit te dragen. Het positieve effect hiervan laat zich elke dag voelen. Piloten bereiden samen hun vluchten voor en behoeden elkaar voor vergissingen. Ze spreken elkaar aan over alle aspecten van het vliegen waarmee rekening dient te worden gehouden.

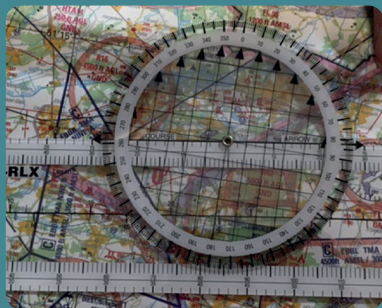
Dit schept een sfeer waarin iedereen zich moreel verplicht voelt zorgvuldig te checken of zijn vliegtuig "binnen limieten" is voor de geplande vlucht. We spreken dan bijvoorbeeld over maximaal startgewicht, ligging van het zwaartepunt, voldoende lange startbaan, voldoende brandstof en olie.

Aeroclub Sanicole heeft een driemaandelijks clubblad genaamd de "Fly Over". Naast spannende vliegverhalen worden hierin stevast richtlijnen en artikels rond vliegveiligheid gepubliceerd. Elk kanaal wordt aangewend, met als effect dat veiligheid een vast gespreksonderwerp is in het clubhuis.

Om ook de theoretische kennis en leergierigheid van leden te stimuleren, worden in elke Fly Over enkele theorievragen toegevoegd, gelijkaardig aan deze op het examen privaat piloot.

Wat voor een aspirant vlieger griezelig mag lijken, maar uiterst belangrijk is, is dat piloten voortdurend leren uit incidenten en ongevallen. De gouden regel is hier: dit mag nooit meer gebeuren!

Van gelegenheden waarbij piloten samen zijn, maakt Aeroclub Sanicole stevast gebruik om lessen uit een recent ongeluk toe te lichten. Met een diep gevoel van respect voor de betrokken bemanning en passagiers,



Zorgvuldige vluchtvoorbereiding wordt uitgebreid ingeoeffend tijdens de theorieles navigatie.



Op het "flight safety" bord in het clubhuis wordt door de vliegveldoverste belangrijke veiligheidsinformatie gedeeld.



Het nauwkeurig volgen van checklists draagt sterk bij tot de veiligheid. Het belang hiervan leer je tijdens je opleiding.

Aeroclub Sanicole is een club waar een leerling aan een ervaren piloot durft te vragen "of we met 4 mensen aan boord op deze warme zomerdag wel veilig naar Saint-Hubert kunnen vliegen". Daar zijn we samen trots op en dit is er niet zomaar gekomen.

Eén belangrijk initiatief was en is om tijdens theorielessen, briefings vóór en debriefings na de vlucht, voortdurend de nadruk te leggen op veelgemaakte fouten. Leerlingen die al vroeg "good airmanship" krijgen aangeleerd - het nemen van de juiste beslissingen om je vlucht veilig te houden - passen dit ook toe in de praktijk. En ze dragen het uit naar anderen.

beseffen we op zo'n momenten dat ons initiatief nodig is om de veiligheid in de luchtvaart nog verder te verbeteren.

Samengevat is het idee achter "Safety, just culture" dat we mensen motiveren om veiliger te vliegen, waarbij onvrijwillige fouten niet tot een sanctie leiden maar gezien worden als kansen om te leren.

Het antwoord op de veelgestelde vraag "vliegen, is dat niet gevaarlijk" is dan ook: het vliegtuig is het veiligste vervoermiddel, wanneer we er samen op een verantwoordelijke manier mee vliegen!

Victor Mardaga - Safety verantwoordelijke

MODERNE INFRASTRUCTUUR

Om gezellig samen het clubleven mee te maken, je vlucht voor te bereiden of theorieles te organiseren, is een verzorgd en goed uitgerust clublokaal onmisbaar. Ook wil je je vliegtuigen kunnen stallen in hangars die je met trots aan bezoekers of nieuwe leden kan tonen.



De zes hangars waarover Aeroclub Sanicole beschikt kunnen ongeveer 40 vliegtuigen huisvesten.

Aeroclub Sanicole heeft het geluk om over een aantal enthousiaste leden te beschikken die hier de voorbije jaren hun schouders hebben onder gezet. Het resultaat mag er zijn: van discipline qua milieubeleid tot nieuwe elektriciteit en verlichting. De infrastructuur oogt prima verzorgd en onderhouden.

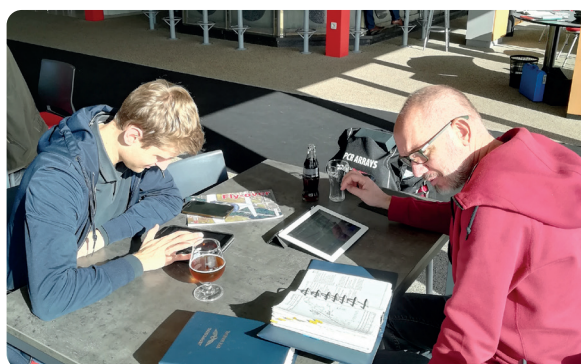
Het clublokaal is de voorbije jaren stap voor stap gemoderniseerd en in een nieuw kleedje gestoken. Van een nieuwe verwarmingsketel, over isolatie, dakbedekking, leidingen, schilderwerken, tot ramen en vloerbekleding. Alles is grondig vernieuwd en klaar om de komende jaren als moderne club tegemoet te zien.



Gloednieuwe tankinstallatie met dubbele pomp.

Sinds 2025 gebruiken steeds meer vliegtuigen de iets meer milieuvriendelijke UL94 brandstof. Bij Sanicole wordt ze gebruikt door vliegtuigen waarvan de motor dit toelaat.

Het infrastructuur-team



Vluchtvoorbereiding in het clubhuis.

De vruchten van jarenlange inspanningen: ramen, portaal, interieur, elektriciteit, sanitair, verwarming, isolatie en leslokaal werden volledig vernieuwd. Klaar om u welkom te heten!



ONZE VLOOT



Robin DR-401, OO-LGW uitgerust met een "glass cockpit"

Het vliegveld Leopoldsborg/Beverlo, EBLE, is de thuisbasis van een kleine 40 toestellen. Zou je ooit de eigenaar zijn van een eigen vliegtuig, dan bestaat de mogelijkheid om het te stallen in één van de zes hangars.

De verscheidenheid zowel qua toestellen als eigenaars, is een verrijking voor de club. Op een zonnige zaterdag of zondag is het een genot om met deze mensen te praten over recente of geplande vliegavonturen en samen de bewegingen gade te slaan.

Een eigen toestel bezitten is niet nodig om te starten met deze hobby. Aeroclub Sanicole heeft drie clubtoestellen die door leden gehuurd worden tegen een prijs per minuut motortijd.

Onze leerling piloten hebben vrije keuze met welk clubtoestel ze willen leren vliegen. Het meest populaire lestoestel is de in

2019 in dienst genomen [Robin DR-401](#). Ook bij gebrevetteerde piloten die ervaring willen opdoen met een "glass cockpit" toestel, valt de Robin erg in de smaak.

Heel wat leerlingen kiezen echter voor het clubtoestel waarmee ze later hun familie en vrienden willen meenemen. Daarom wordt ook op de andere clubtoestellen frequent scholing gegeven.

De Cessna 172 is één van de meest populaire sportvliegtuigen ter wereld. Het is de perfecte vierzitter voor zowel korte rondvluchten als langere trips. Sinds 2024 beschikt Aeroclub Sanicole over twee dergelijke toestellen. Onze [Cessna 172M](#) kan ongeveer 6u in de lucht blijven met een kruissnelheid rond 100 knopen (185 km/u). Het interieur werd recent volledig gemoderniseerd.



Cessna 172M, OO-LNC met een gemoderniseerd interieur



Het favoriete kantoor van de leerling piloot: de cockpit van een Cessna 172

De *Cessna 172S* kan ongeveer 15 knopen of 28 km/u sneller vliegen en zo'n 5,5u vliegen. Het toestel heeft een goed uitgeruste, deels digitale cockpit en is uiterst geschikt voor scholing of rondvluchten.

Onze leden-piloten leveren hiertoe een bijdrage dankzij een recente wijziging qua clubbeleid. Na elke vlucht maken we tijd voor een korte poetsbeurt. Zo blijven de toestellen fris ogen.

Omdat Aeroclub Sanicole in 2019 een grote stap heeft gezet met de aankoop van een "glass cockpit" trainingstoestel, kan

je op de volgende twee pagina's kennis maken met deze nieuwe wereld.

Het evenwicht tussen clubtoestellen en privéttoestellen is een gegeven wat ook in de toekomst zal blijven bijdragen aan een gezellige clubsfeer!

Bij een bezoek zal je merken dat vrijwel dagelijks ook enkele bezoekende vliegtuigen bij Sanicole te gast zijn. Mits een telefoontje vooraf zijn bezoekende piloten van andere clubs steeds welkom.



Cessna 172s, OO-ISA aangekocht in 2024

VLOOTVERNIEUWING: GLASS COCKPIT

Ervaren piloten hebben vaak tientallen jaren lang gebruik gemaakt van instrumenten op basis van klassieke wijzerplaten. Zowel in de commerciële luchtvaart als de sportvliegerij, waren ze van begin 20ste eeuw tot de vroege jaren tachtig de standaard.

De eerste digitale cockpits maakten gebruik van zware beeldschermen, die weinig geschikt waren voor inbouw in sportvliegtuigen. Daarvoor waren lichte, compacte en betaalbare plasmaschermen nodig, die courant begonnen te worden in vliegtuigen in de eerste jaren van deze eeuw.

Omdat luchtvaartmaatschappijen steeds meer overstapten op digitale cockpits, waren het de commerciële vliegacademies die als eersten hun trainingsvloot aanpasten. Ze wilden rekruten afleveren die al vertrouwd waren met “de nieuwe wereld”. Klassieke trainingstoestellen kwamen op de markt in versies met twee tot drie beeldschermen in plaats van de vertrouwde wijzerplaten.

Steeds meer nieuwe toestellen krijgen standaard een “glass cockpit”, terwijl ook de opties voor het ombouwen van bestaande instrumentenborden een exponentiële groei kennen.

In 2019 besliste Aeroclub Sanicole om haar oudere Robin DR-400 te vervangen door een Robin DR-401 met volledig digitale cockpit. Meteen werd duidelijk hoe groot de aantreking van een sierlijk ogend toestel met glass cockpit is. Naast leerlingen meldden veel vliegende leden zich aan om vertrouwd te worden gemaakt met de nieuwe aanwinst. Zelfs piloten die in jaren niet meer met clubtoestellen hadden gevlogen, toonden interesse.

In 2024 werd de volgende stap gezet toen de Cessna 172S de vloot verhoogde. Dit toestel



De keuze van Aeroclub Sanicole is gevallen op de Garmin 500 glass cockpit.

werd tijdens zijn Finse carrière gemoderniseerd met verschillende digitale instrumenten die bij onze piloten erg in de smaak vallen.

Wat is het geheim van een glass cockpit? Natuurlijk is de moderne, “fancy” look het eerste wat opvalt. Zodra je ermee begint te werken komen echter nog meer voordelen naar voor. Het Engelse woord “clutter” betekent rommel. In een cockpit wordt altijd informatie getoond die je op dat ogenblik niet nodig hebt. De “declutter” functie van je navigatiescherm is de oplossing: in schijven wordt bij elke druk op deze knop minder en minder informatie getoond. Het toestel doet dit zelfs automatisch. Piloten die aanvankelijk angstig waren voor de overgang van wijzerplaten naar een digitale weergave, bevestigden vrijwel met één stem dat dit heel erg meeviel. Omdat hoogte, snelheid, verticale snelheid en horizon erg compact op één beeldscherm verschijnen, leer je snel je weg. Elk van deze gegevens was vroeger op een afzonderlijke wijzerplaat af te lezen. Nu lees je ze af in één klein vakje op het links beeldscherm.



Alle electronica “praten” met elkaar. Van boven naar beneden: audio paneel, GPS/radio, transponder, tweede communicatieradio.

Als kers op de taart krijg je er ook de trend bij: hoe snel of hoog zal je vliegen, en op welke koers, binnen 6 seconden? Zo zie je foutjes vroeg aankomen en kan je ze meteen corrigeren.

De nieuwe radio/GPS heeft een touch screen en wisselt informatie uit met de beeldschermen en transponder. Optioneel kan je op het GPS scherm een kaart, je vliegplan of terreininformatie weergeven, als aanvulling op het navigatiescherm. De flexibiliteit van een glass cockpit is groot. De



lijst beschikbare opties is lang en dat maakt dat je er veel kan uithalen, maar ook veel kan verbergen om efficiënt te kunnen werken.

Hoe onwaarschijnlijk dit ook is, zelfs met de wet van Murphy is rekening gehouden: als de Garmin 500 zou uitvallen, is de SAM beschikbaar als back-up. Dit instrument toont een kunstmatige horizon, hoogte en snelheid. De ingebouwde batterij verzekert het verder functioneren zelfs na elektrische panne.

We zouden een boek kunnen schrijven over de mogelijkheden van een glass cockpit, maar ééntje die zeker nog zijn voordelen heeft is de mogelijkheid om "bugs" in te stellen. Een audiosignaal waarschuwt ons wanneer we hier nog 200 voet van verwijderd zijn.

De mogelijkheden zijn overigens véél groter: wie dit zou willen in zijn eigen glass cockpit toestel, kan de beeldschermen en GPS koppelen aan een gamma extra uitrusting. Dit gaat

van een automatische piloot, satelliettelefoon of weerradar tot weerkaarten of een overzicht van vliegtuigen rond jouw toestel, met horizontale en verticale afstand.

Wil je meer weten? Steeds welkom in het clubhuis, of stuur je vragen naar opleiding@eble.be.

Op de Sanicole Airshow vind je ons in de witte infotent van Aeroclub Sanicole.

Wil je graag de volledig uitleg over een vliegopleiding eens horen, en rustig rondkijken op het vliegveld? Kom dan op de eerste zaterdag van oktober naar de infonamiddag.

Afspraak in het clubhuis, Kamperbaan 165, Hechtel. Bij voorkeur vooraf even aanmelden via opleiding@eble.be.



Ook de back-up vlieginstrumenten en motorinstrumenten zijn digitaal.



Meteen na het opstijgen van baan 26 past het navigatiescherm zich automatisch aan. Een rechts van ons gelegen gebied met beperkingen, de startbaan, de wind en een kompasroos zijn alle informatie die op dat ogenblik nuttig is.



De cockpit van onze Robin DR-401, OO-LGW tijdens take-off van startbaan 26

HET LEVEN ALS LEERLING PILOOT

Vliegen is een microbe. Je herkent ze als kind wanneer het geluid van een vliegtuig je met open mond doet opkijken. Dan komt het graag bezoeken van luchthavens en airshows, het fanatiek verslinden van lectuur en filmpjes over vliegen en het stilletjes dromen...

Het zetten van de stap naar zelf vliegen wordt vaak gezien als “wellicht niet haalbaar”.

Het vermoeden dat het te duur of te moeilijk is, doet mensen twijfelen.

Is leren vliegen moeilijk?

Wanneer we het hebben over een opleiding privaat piloot (PPL) valt de moeilijkheidsgraad mee. Inzet en interesse zijn belangrijker dan voorkennis. Alleen een basiskennis Engels heb je nodig.

Door de verscheidenheid van de theorievakken merk je dat elke leerling zijn sterkere en zwakkere vakken heeft. Je moet vooral leren om naast het vliegen ook de theorie boeiend te vinden. Leren vliegen bij een club heeft als voordeel dat je samen met je hobby bezig bent. Leerlingen studeren en oefenen vaak samen en de leuke groepsgeest doet veel.

De theoriecursus vindt jaarlijks plaats van oktober tot juni, in de vorm van 1 tot 2 lessen van 2,5 uur per week. Inpakken kan bij de eerste les of bij het begin van een nieuw vak. Je volgt de andere vakken dan in het volgende cursusjaar.

Ook in de cockpit heeft elke leerling zijn sterktes en zwaktes. De ene heeft veel vlieggevoel maar navigeert iets moeilijker. De andere heeft wat meer oefening nodig bij het leren opstijgen en landen. Sommige leerlingen blijven lang terughoudend om in de radio te praten. Ook hier is de gouden regel: wie gemotiveerd is komt er! De instructeur zal inspelen op je sterktes en zwaktes, met extra training waar nodig. Het spreekt vanzelf dat je pas een oefening solo mag afwerken wanneer je er volledig klaar voor bent.

Iets minder een zorgpunt is het medisch onderzoek “klasse 2” wat je dient te ondergaan voor PPL. Vrijwel iedereen die zich gezond voelt, komt probleemloos door deze controle. Heb je twijfels, contacteer dan vooraf even een arts. De lijst van “aeromedical examiners” vind je op de website van het Directoraat Generaal Luchtvaart, www.mobilit.belgium.be.

Wat is het prijskaartje?

Een realistische prijs, inclusief alle kosten voor materiaal, examens, medisch onderzoek, theorie- en praktijkopleiding, is 13.000 à 16.000 EUR. Hierbij gaan we niet uit van de zeldzame situatie, dat je na het minimum vereiste aantal vlieguren van 45 klaar bent voor het praktijkexamen. Meer realistisch is 55 à 65 uur en daarop is deze inschatting gebaseerd. Je bereikt alleen de 16.000 EUR als je zowel méér uren nodig hebt, als herexamens theorie en eventueel een herexamen praktijk.

Ook belangrijk is echter, dat jij zelf bepaalt hoe vaak je wil vliegen, en wanneer je

precies begint. De meeste leerlingen spreiden deze kosten over 2 à 3 jaar.

Op basis van 20 vlieguren per jaar zou dat jaarlijk 3600 EUR bedragen. Wil je jaarlijks 30 uur vliegen moet je rekenen op maximaal 5400 EUR.

Ook hier zijn er manieren om de kosten te drukken. Je mag wettelijk de kosten van een vlucht verdelen onder alle inzittenden. Ga je met familie of vrienden vliegen, kan je dus de kosten verdelen. Ook kiezen veel piloten ervoor om slechts 12 à 15 uur per jaar zelf te vliegen, maar nogmaals evenveel uren als passagier mee te vliegen. Gezien je dan ook betrokken bent bij het vliegen, bouw je zo ook ervaring op.



Ongeveer de helft van de vliegtraining vindt plaats met de instructeur aan boord.



*1 van de lestoestellen.
Een Robin DR-401 OO-LGW met "glass cockpit".*



*Theorieles navigatie in het leslokaal van
Aeroclub Sanicole.*



*De debriefing na elke vlucht is een essentieel
onderdeel van je vliegopleiding.*

VLIEGEN NAAR ST-TRUIDEN EN TIENEN

Zaterdagmiddag 14 uur. Hier en daar hangt er een stapelwolk maar er wordt geen neerslag verwacht.

De Cessna 172 van Sanicole is net terug van de vorige vlucht. Omdat er later vandaag nog een vlucht gepland is beslis ik 50 liter bij te tanken, waardoor er in totaal zo'n 4 uur brandstof aan boord is. Het plan voor vandaag is om van Leopoldsburg koers te zetten naar Sint-Truiden. Vandaar gaat het naar Tienen, Aarschot, het radiobaken "Bruno" (Morkhoven) en terug huiswaarts.



Cessna 172, klaar voor de vlucht

Met slechts één passagier en lang geen volle tanks, klimt de Cessna op deze frisse herfstdag vlot weg van startbaan 26. We willen geen overlast veroorzaken bij de burens dus ruim vóór we boven de stad Leopoldsburg komen wordt een linkerbocht ingezet. Boven de gebouwen van de kazerne bereiken we al snel 1000 voet. We zetten koers naar het knooppunt van Lummen, één van de duidelijkste herkenningspunten die je op navigatie kan tegenkomen. Het blijft verbazen hoe snel je in de lucht afstand aflegt. Met 100 knopen (185 km/u) bereik je het vliegveld van Brustem in ongeveer 12 minuten.

Het luchtruim vraagt hier enige aandacht: boven ons ligt vanaf 2500 voet gecontroleerd luchtruim vol met toestellen op weg naar Brussel. Tegelijk moeten we rekening houden met gebieden met beperkingen boven Brustem, vooral omwille van activiteiten met drones. Deze gaan tot zo'n 2200 voet boven zeeniveau, en daar tussen moeten wij vliegen. We hebben voor de vlucht beslist om Brustem te overvliegen op 2300 voet, waardoor niemand gehinderd kan worden. Met de ogen wijd open voor andere toestellen, vliegen we mooi rond de startbaan 24R die op dat ogenblik in gebruik is.



Bij het naderen van Tienen is oplettendheid geboden. Het vliegveld van Goetsenhoven is qua lengte van de startbanen een stukje kleiner dan Brustem. Het valt dus ook minder op. Na even goed uitkijken krijgen we het in zicht. Er zijn enkele vliegtuigen te zien die taxiën om te vertrekken en ééntje in het circuit. Op 2300 ft zitten we daar ruim boven.

Navigeren is meer dan alleen je weg zoeken. Boven Aarschot ben je al korter bij Brussel en dus begint het gecontroleerd luchtruim hier al op 1500 voet. Tijd dus om te dalen naar 1300 - we bouwen 200 voet marge in zodat we niet bij de minste thermiek of onoplettendheid de



Het zeer groene landschap nabij E.



verkeersleiders in Brussel ongerust maken. Het naderen van Aarschot wordt verraden door de E314 snelweg die voor ons verschijnt. De stad zelf herken je aan de Demer die er van west naar oost doorheen kronkelt.

Pal noord vliegen we verder naar Morkhoven, waar het radiobaken “Bruno” zich bevindt. Radionavigatie maakt deel uit van het theorievak navigatie, en is een extra zekerheid om waar nodig zeer precies de gewenste vliegroute aan te houden.

Een gouden raad die we leerlingen dan geven is: als je boven het baken komt maak dan eerst een

bocht naar je nieuwe koers, vóór je aan knopjes draait! De reden: als zich recht vooruit een gebied bevindt wat je niet wil binnenvliegen, kan met een snel toestel één minuut treuzelen je net daar doen aanbelanden. In de linker bovenhoek van de kaart zie je de blauwe stippellijn van de “CTR”, het verkeersleidingsgebied van Antwerpen. Mochten we bij Bruno, de kompasroos waar onze route een rechterbocht maakt, te lang doorvliegen dan laten we de spanning in de controletoren van Antwerpen oplopen. Dit al herkennen bij je voorbereiding is essentieel, en leer je tijdens een vliegopleiding.

Een belangrijke vraag om even bij stil te staan is: wat zouden we doen mochten we ondanks het zorgvuldig voorbereiden en afwerken van onze vlucht, toch plots ontdekken dat we helemaal verloren zijn? We gaan er even vanuit dat je geen radionavigatie-instrumenten of GPS aan boord hebt.



Net na het opstijgen zetten we koers naar Sint Truiden.

Het antwoord is kort: vraag hulp. In vrijwel alle West Europese landen hebben burgerlijke en militaire luchthavens radar. Kijken we naar vliegvelden rond Leopoldsborg die je thuis kunnen helpen dan zijn die talrijk: Luik, Maastricht, Eindhoven, Brussel, Kleine Brogel of Beauvechain om er enkele te noemen.

In die situatie zouden we dus gewoon één van deze luchthavens oproepen en aangeven “position uncertain, request radar vectors to Leopoldsborg”. Enkele minuten later zit je bij een kop koffie te evalueren waar je volgende keer moet op letten!

Zodra we bij Bruno naar het oosten gedraaid zijn, komt al snel het Albertkanaal terug in zicht. Net ten oosten van het baken zie je op de kaart de blauwe stippellijn tot waar we al op 1500 voet in gecontroleerd luchtruim zouden zitten. Om enige marge in te bouwen blijven we op 1300 voet tot boven de E313 snelweg, net ten zuiden van het kanaal.



nabij EBLE, kort na het opstijgen.

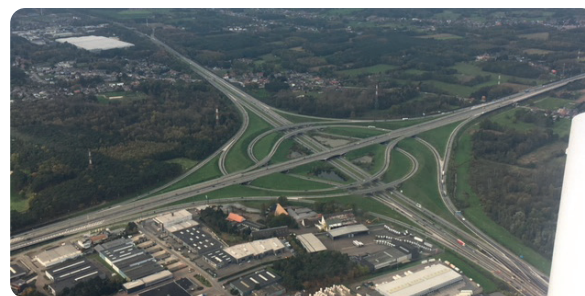
Hier kunnen we veilig klimmen, en we kiezen voor 2200 voet. Een gouden regel in de luchtvaart is “hoogte en snelheid is veiligheid”. In het erg onwaarschijnlijke scenario van motoruitval, geeft deze hoogte ons een kleine drie minuten om een geschikt landingsterrein te kiezen.

Een vraag die je je wellicht stelt is: hoe voorkom je dat dit ooit gebeurt? Door overal checks in te bouwen! Eerst en vooral zal het onderhoudsbedrijf onderdelen gevoelig voor slijtage, nakijken elke 50 of 100 uur. Motoren worden volledig gereviseerd om de 2000 à 3000 uur. Vóór elke vlucht check je het oliepeil, en ben je waakzaam voor zaken die er onder de motorkap fout uitzien: losse kabels of leidingen, zichtbare beschadigingen, roetneerslag, lekkage. De volgende check is je “run-up”: de motor wordt vóór het opstijgen enkele seconden op verschillende toerentallen getest. Daarbij wordt elk van de dubbel uitgevoerde ontstekingssystemen geselecteerd om zeker te zijn dat ze beiden correct werken. Tenslotte werp je in vlucht regelmatig een blik op je motorinstrumenten. Bij twijfel wijk je uit voorzorg uit naar een nabijgelegen vliegveld.

Leopoldsborg komt in zicht! De witte watertoren ten zuiden van het vliegveld is een prima herkenningspunt. We overvliegen het vliegveld om de landingsrichting te checken. De wind is veranderd en nu is baan 08 in gebruik. Via “righthand downwind”, evenwijdig aan de landingsbaan, vervoegen we het circuit. Vier minuten later raken de hoofdwielen van de Cessna zachtjes de grond.

We zetten het toestel klaar voor de volgende vlucht, vullen alle logboeken in en socializen nog even in het clubhuis!

Hans Bogaerts



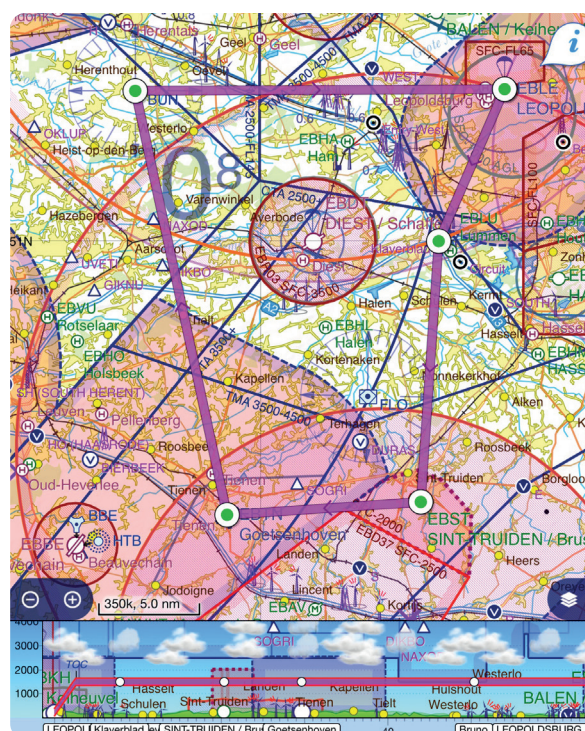
Precies op koers, boven het knooppunt van Lummen.



Tweede herkenningspunt onderweg: vliegveld Brustem.



Terug thuis!



CLUBEVENEMENTEN

Vraag aan honderd mensen wat ze verwachten van een club. Samen boeiende activiteiten doen, en je er thuis voelen, zal ongetwijfeld vaak terugkomen.

Sanicole heeft een aantal enthousiaste initiatiefnemers, die mensen samenbrengen om dingen te organiseren. Zo kan je, samen met je gezin en vrienden binnen de club, genieten van méér dan alleen het leven in de cockpit.

De clubrally is een jaarlijkse wedstrijd, waarbij piloten op de dag zelf te horen krijgen, wat de uitdaging is. Ze moeten dan bijvoorbeeld een vastgelegd traject vliegen, foto's maken of figuren vliegen die via GPS tracker vastgelegd worden. Alles gebeurt met grote aandacht voor de veiligheid.

Maandelijks kan je op donderdag avond

Het topevenement van Aeroclub Sanicole is de jaarlijkse airshow, die in 2017 zijn veertigste verjaardag vierde. Hij vindt jaarlijks plaats in September. Er zijn nog maar héél weinig plaatsen in Europa, waar je zo'n indrukwekkende verzameling militaire, acrobatie- en historische toestellen op één dag kan bewonderen. De indrukwekkende formatievluchten van 's werelds topteams vervolledigen het programma.

Meer informatie op www.sanicole.com.

In 2017 kreeg de organisatie de eer om de EFLEVA days te mogen organiseren, een Europees samenkomen van zowel zelfbouwers als historische toestellen.
Meer informatie op www.efleva-days.eu.

Daarnaast tracht Sanicole regelmatig kleinere evenementen te organiseren voor clubleden en hun familie. Zo zijn er de jaarlijkse clubreizen, meestal naar een Europese bestemming waar cultuur en luchtvaart met elkaar gecombineerd kunnen worden.

genieten van een "social event". Dat kan een voordracht zijn, iets muzikaals, uitleg of een nieuwe trend in de luchtvaart of een creatieve ingeving van een clublid!

Piloten spreken ook regelmatig met elkaar af om samen naar een bestemming of een fly-in te vliegen, en nemen zoveel mogelijk leden mee. Dit is een unieke gelegenheid voor leerlingen die nog niet vliegen, om al volop te proeven van hun hobby.



Ben je benieuwd wat vliegen inhoudt en of het ook voor jou bereikbaar is?

Aarzel niet, contacteer ons via opleiding@eble.be of spreek ons aan bij je bezoek aan het clubhuis, Kamperbaan 165 in 3940 Hechtel.

Alle informatie is vrijblijvend, je bent steeds van harte welkom om de sfeer op te snuiven en even te proeven van een boeiende hobby!

