

# FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

23<sup>ste</sup> jaargang  
DECEMBER 2024

77

## IN DIT NUMMER

OP DE COVER	2	WIST JE DATJES	10
WOORD VAN DE VOORZITTER	3	VAN SKYMAN NAAR AEROLYNC	11
NIEUWE CURSISTEN	3	DE KAMPSE WATERTOREN	12
LUCHTVAARTKENNIS	4	CLUBLID IN DE KIJKER	14
AGENDA 2025	5	REISTIP LFGZ	18
CLUBNIEUWS	6	SANICOLE AIRSHOW 2024	20
DISPLAY AUTORISATIE	7	PROVINCIALE RAMPENOEFFENING	22
Vliegplan VFR in Europa?	8	SOCIAL EVENT	22
SERVICE BULLETIN ROTAX	8	JACHTTOREN	23
BAAIU	9	OPLOSSINGEN	23
LIDGELDEN EN VERZEKERING 2025	9		

## OP DE COVER



Als we richting Hechtel rijden, kaarsrecht door het oefenterrein, wie kijkt er dan nog naar de Watertoren aan de rechterzijde?

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, Rudy Vervecken, Wouter Verlinden, Ron van Glabbeek, Luciënne Wilting, Jimmy Mangelschots, Frederick Claessens



## WOORD VAN DE VOORZITTER



Na een succesvolle airshow was ons helpersfeest een fijne avond volgens een nieuw concept voorafgegaan door, voor wie er voor koos, een bezoek aan Liberation Garden. Ons clublid Jean-Paul was er een van de gastheren.

En dan wordt het plannen voor de toekomst. Wim Marchal verhuist naar Zuid-Frankrijk en Jos Schoofs naar Thailand. Maar wij werken aan onze toekomst hier.

Geoffrey neemt de militaire concessie van de club over van Gilbert en ons terrein wordt mogelijk ook iets groter door de integratie van een aantal stukjes waarvoor we bij de show telkens een nieuwe aanvraag voor maaien moeten doen.

Stef en Jan die zich over infra buigen hebben een dossier voorbereid om een stuk van het terrein tussen hangar 6 en de runway te verharderen. Wij hopen dat ons project geen weerstand krijgt.

Op de zaterdag voor Kerstmis wordt er een avond voor clubleden georganiseerd waarbij we een bbq met wat gezelligheid combineren en zo de integratie van de nieuwe leden en de andere clubleden helpen.

Fijn einde van het jaar en tot spoedig!

Nicole Plees - Voorzitter

## NIEUWE CURSISTEN

Foto: Hans Bogaerts





# LUCHTVAARTKENNIS

Tekst: Hans Bogaerts



## 1. Hoe vindt de ontsteking plaats bij een viercilinder vliegtuigdieselmotor?

- a) Door middel van twee bougies per cilinder.
- b) Door middel van één bougie per cilinder.
- c) Door middel van ECU's.
- d) Via de compressie in de cilinders.

## 2. Wat is een normale voltage voor een batterij en alternator van een sportvliegtuig?

- a) 12 volt batterij met 14 volt alternator.
- b) 28 volt batterij met 24 volt alternator.
- c) 240 volt batterij met 240 volt alternator.
- d) 12 volt batterij met 12 volt alternator.

## 3. De GAMET heeft het over een "through line", welke wolken en weersomstandigheden verwacht je?

- a) CB, TS.
- b) Rustig weer dankzij de inversie.
- c) NS, RA.
- d) Een combinatie van a en c is typisch voor dergelijke storing.

## 4. Welke info heb je nodig om de wind op een METAR vergelijkbaar te maken met de magnetische richting van een startbaan?

- a) V
- b) d
- c) D
- d) De QFE

## 5. Wat weet je over een radiosignaal van 111.50 MHz?

- a) Dit signaal is niet line of sight.
- b) Dit is een communicatiefrequentie.
- c) Dit signaal wordt ontvangen door je ADF.
- d) Dit signaal trilt 111.5 miljoen maal per seconde.



# AGENDA 2025

Info: Geert Lemmens

5 jan. 2025

Nieuwjaarsreceptie

18 feb. 2025

Social Event

8 maart. 2025

Pilotenvergadering

15 april 2025

Social Event

3 mei 2025

Veiligheidsoefening

13 mei. 2025

Animatie en AED

20 - 22 juni 2025

Langste Dag in Bantheville

13 & 14 sept. 2025

Sanicole Airshow

4 okt. 2025

Infonamiddag vliegopleiding PPL

11 okt. 2025

Start theoriecursus

21 okt. 2025

Social Event

20 dec. 2025

Winter BBQ

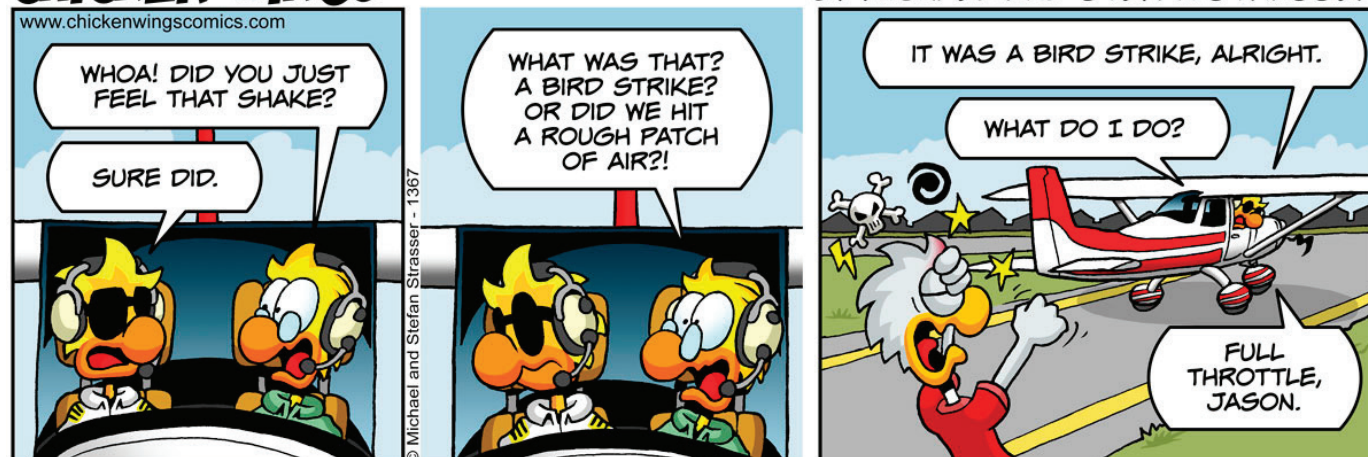
Een aantal van onderstaande activiteiten kunnen in overleg nog ingepland worden.

Ideeën voor een social event zijn ook welkom

- ASL en Stampe Vertongen Museum EBAW
- Fort van Eben Emah
- PS Aero Baarlo + De Rooy Rally team
- Vliegrally
- Vliegweek
- Bezoek Luchtmacht basis Kleine Brogel
- Oldtimer collectie van Denis Foets
- Militair Museum Soesterberg
- Luchtvaart Museum Brussel
- Aviodrome Lelystad
- Oorlogs- en verzetsmuseum Overloon

## CHICKEN WINGS®

www.chickenwingscomics.com



# CLUBNIEUWS

Tekst: Geert Lemmens & Ron van Glabbeek



## Aanleg van taxiway tussen Hangar 6 en Rwy 08

Stappenplan dat we volgen om de verbinding tussen hangar 6 en RWY 08 te verharderen en verharde parkeerplaatsen voor vliegtuigen aan te leggen.

- Begin november 2024: terreininspectie door aannemer.
- Half november 2024: aanvraag bij Competentiecentrum Infrastructuur.
- Na akkoord door CCI: uitvoering van de werken

## D-ELGW en D-EBLE worden weer ingeschreven in het Belgische luchtvaartregister

De Robin 400/120 en de Cessna F172M zijn in 2018 ingeschreven in het Duitse Vliegtuigregister. De D- registratie gaf ons de mogelijkheid om "on condition" verder te vliegen als de motor de TBO had bereikt. Momenteel mag dat ook in België en heeft de Duitse registratie geen voordeel meer.

Het traject om de vliegtuigen in het Belgisch Luchtvaart Register in te schrijven is gestart.

- Cessna F 172M: D - EBLE wordt OO – LNC ( de vroegere kenletters )
- Robin Dr 400/120: D – ELGW wordt OO – LGW

## Avionics OO – ISA

De avionics van de OO – ISA zijn door Lambert Technics gecontroleerd en blijken niet over recente informatie te beschikken. We bekijken hoe we dit op korte termijn kunnen oplossen.

## Weder geldig maken van bevoegdverklaring SEP (L)

Revalidatie van de bevoegdverklaring SEP(L) op de PPL vergunning kan, maar dan moet u de volgende zaken bij BCAA of bij een FI aanleveren,

voordat de vervaldatum is gepasseerd:

Een compleet ingevuld logboek aanleveren. Alle kolommen dienen correct te zijn ingevuld en opgeteld. Het totaal op de linker pagina moet gelijk zijn aan de som van PIC uren en de uren in Dubbele Besturing op de rechter pagina van het logboek.

De rechter pagina van het logboek moet ondertekend worden als de blz. vol is.

## Welke missers komen af en toe aan het licht?

- De uren dubbele besturing die in het verleden zijn gemaakt zijn niet telkens overgedragen naar de volgende pagina en op de laatst ingevulde pagina's zijn er geen uren dubbele besturing meer ingevuld.
- Kolom 5 Single Pilot time SE is niet aangevinkt.
- De bovenste regel van een kolom wordt ingevuld. Bijv. kolom 7 " Name of PIC" wordt ingevuld met uw naam of met Self. Als dat ongewijzigd blijft op de volgende regels wil BCAA dat het weer met uw naam of met Self wordt ingevuld en niet met aanhalingstekens.
- De tijd in dubbele besturing is de tijd waarin u met een instructeur aan boord hebt gevlogen of de tijd waarin u als 2<sup>e</sup> piloot vliegt in een vliegtuig, waarvoor de constructeur in het POH heeft vermeld dat het vliegtuig steeds door 2 piloten gevlogen moet worden.

Als je een vlucht, anders dan eerder vernoemd, toch graag vermeldt in uw logboek mag dat, maar je mag de vliegtijd niet in de kolom(men) vermelden en dus ook niet meetellen. Als souvenir kan je de vliegtijd bijvoorbeeld in de kolom "remarks" vermelden

## Fout bij optelling van een kolom.

Voorbeeld. U telt een kolom op en komt uit op



754 minuten. U deelt op een telmachine 754 door 60 en ziet dat u 12:5666666 hebt gevlogen. Na de afronding is dat niet de tijd die gebruikt mag worden. De cijfers achter de hele uren moeten nog omgezet worden naar 60 delig. Bereken de decimalen achter de komma middels de calculatie:  $0,56 \times 60 = 33,6$  minuten (afgerond 34').

### Geslaagden

Ronald Bries heeft 17 augustus 2024 zijn PPL behaald. Dries Telen heeft 7 september zijn PPL behaald. Heren Proficiat.

Probeer ervaring op te bouwen door regelmatig te vliegen

### Geluidsbeperking

Zoals jullie waarschijnlijk weten heeft een van de bewoners die ten zuiden van Sanicole woont al enkele keren contact gezocht om zijn ongenoegen te uiten over het lawaai dat wij produceren. In samenspraak met de lokale militaire overheid hebben wij de downwind van het circuit enigszins naar het zuiden verlegd en de piloten gevraagd om het circuit zo weinig mogelijk geluid te produceren. Desondanks blijken er nog momenten te zijn waarbij voor onze buurtbewoner te veel "lawaai" wordt geproduceerd.

### Waar moeten we zeker op letten?

Vliegtuigen met een krachtige motor en met verstelbare propeller kunnen MAP en RPM, binnen de veiligheidsmarge, verminderen tijdens de klimfase van de vlucht. Omgekeerd kan tijdens

de daalfase van de vlucht de pitch later fully fine gezet worden bij 15 MAP, waarbij het toerental, bij de meeste motoren, niet meer oploopt.

Beperk circuittraining tot enkele circuits na elkaar en wissel ze af met een vluchtfase buiten het circuit.

### Ongemak door storingen

Begin september zijn er werken uitgevoerd aan het elektriciteitsnet in de kazerne. Een stroomuitval van 1 dag was van te voren aangekondigd. M.b.v. een klein aggregaat hebben we ons kunnen behelpen.

Eind september is er een storing opgetreden in de benzinepompen. Na herhaalde bezoeken van een monteur van TSG bleek dat er een foutmelding was die naar de printplaat in de terminal verwees. De uiteindelijke herstelling heeft 3 weken geduurd. In die drie weken is er regelmatig getankt bij de burens op Keiheuvel. Waarvoor ons dank. Tussentijds is er voor een noodoplossing gezorgd door de AVGAS 100 LL pomp rechtstreeks te voeden en de getankte hoeveelheid op papier bij te houden.

Eind oktober is er nog een stroomonderbreking geweest, waarbij de hele omgeving van Leopoldsborg zonder stroom zat. (dit heeft niet lang geduurd)

Ook het alarmsysteem van de hangars en clubhuis was niet meer op afstand in- en uit te schakelen.

Maar na veel interventies is alles opgelost. Alle helpers, BEDANKT

## DISPLAY AUTORISATIE



# Vliegplan voor een VFR vlucht in Europa?

Bron: Belgische ULM Federatie ([www.bulmf.be](http://www.bulmf.be))

Geen verplichting meer om een vliegplan in te dienen voor een VFR vlucht in Europa? Opgelet ...

Sedert een aantal jaren is er in enkele landen van de Schengen-zone geen verplichting meer om een vluchtplan in te dienen wanneer je de grens oversteekt voor VFR-vluchten.

Dat is een mooi meegenomen administratieve vereenvoudiging. Waarom zou je een vluchtplan moeten indienen als je zonder enige beperking de landsgrenzen kunt oversteken met de auto, moto, fiets of te voet?

In België en Duitsland is die ontheffing er al enkele jaren. Ook Nederland heeft die verplichting afgeschaft sedert 1 juli 2024.

Al die bepalingen kun je vinden in de AIP van alle landen onder ENR 1.10. In sommige landen vindt je nog extra ontheffingen verder in dat hoofdstuk van het AIP.

**Opgelet : Bij al dat mooie nieuws zijn er wel nog heel wat voorwaarden en aandachtspunten waar je rekening moet mee houden.**

1. De meeste vrijstellingen gelden enkel voor zover het land vanwaar je komt of waar je naartoe vliegt die vrijstelling ook kent. Je moet dus het AIP van dat land en van de landen waar je verder over vliegt bekijken. Voor België moet je volgens het AIP geen vluchtplan indienen, maar Frankrijk vraagt dat nog altijd. Dus: wel altijd een vluchtplan indienen als je van Frankrijk komt of ernaar toe vliegt.
2. Alle landen geven duidelijk aan voor welke vluchten dit geldt - en voor welke niet. Dat gaat meestal om civiele VFR vluchten overdag. Vanuit België naar Duitsland vliegen bvb. kan dus perfect zonder vluchtplan, voor zover...: je in Duitsland

niet in een gecontroleerd gebied vliegt (al was het maar een deel) er geen verplichting is in sommige streken, bvb. Omwille van SAR redenen

3. In sommige landen gelden speciale extra bepalingen, bvb als je van Duitsland naar bepaalde Deens vliegvelden wil vliegen. Zie bvb. AIP Duitsland ENR.1.10.53
4. In bepaalde landen kunnen de Schengen bepalingen van vrij verkeer tijdelijk opgeschort worden. Dat kan een beslissing zijn die boven en buiten het AIP is genomen. Dat hebben we bvb. gekend in Frankrijk omwille van de terroristische aanslagen.

AOPA heeft een mooi overzicht gemaakt van alle regels in het AIP van de Europese landen. Je vindt het op hun [site](#).

Als je naar het buitenland vliegt : raadpleeg in elk geval het AIP van de landen waar je over en naartoe vliegt!

**Tot slot. Niet verplicht, maar toch maar een vluchtplan indienen...?**

Als je geen vluchtplan indient zul je wellicht geen of slechts beperkte (minimum) flicht information krijgen. Voor een vluchtje naar Midden-Zeeland in G-klasse is dat misschien niet zo erg. Maar als je verder vliegt heb je er alle belang bij om toch een vluchtplan in te dienen: Dan kun je blijven rekenen op FIS.

Het maakt het jou en de verkeersleiding ook gemakkelijker: als je naar Duitsland vliegt met vliegplan hebben zij al je gegevens al en verloopt de conversatie op de radio veel korter en efficiënter. Bovendien geniet je dan nog van betere Search en Rescue diensten mocht dat nodig zijn.

Dat is toch een niet te onderschatten extra comfort en veiligheids troef.

## Service Bulletin Rotax

Bron: Belgische ULM Federatie ([www.bulmf.be](http://www.bulmf.be))

Rotax heeft op 11 november een nieuwe Service Bulletin gepubliceerd voor de Rotax 912 Series motoren. Dit is een vrij uitgebreide service bulletin waar heel wat aanbevelingen in staan. Alle info over de Service Bulletin op onderstaande link.

**Extra info:**  
[Rotax Service Bulletin](#)



Bron: Belgische ULM Federatie ([www.bulmf.be](http://www.bulmf.be))

In het geval van een luchtvaartongeval op een luchthaven of luchtvaartterrein moeten de onderzoekers van de Air Accident Investigation Unit onmiddellijk op de hoogte worden gebracht.

**Let op: het telefoonnummer is gewijzigd.**  
Het 24/7 nummer is nu +32 2 277 33 44.

Via dit nummer wordt u doorverbonden met het onderzoeker van dienst. Hij zal kennis nemen van de gebeurtenis en verder beslissen welke actie moet worden ondernomen.

Houd er ook rekening mee dat het ongeval/voorval nog steeds moet worden gerapporteerd in het ECCAIRS – [www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu) – systeem

## LIDGELDEN EN PERSOONLIJKE VERZEKERING 2025

Het bestuur van de Koninklijke Aeroclub Sanicole heeft voor 2025 de volgende tarieven vastgesteld:

### Werkende leden (lidgeld Sanicole + lidgeld en sportverzekering VVMV)

Vliegend lid, jonger dan 75	(€ 250 + € 105) € 355
Vliegend lid helicopter, jonger dan 75	(€ 250 + € 120) € 370
Vliegend lid, eigenaar/gebruiker van privévliegtuig, jonger dan 75	(€ 285 + € 105) € 390
Vliegend lid, eigenaar/gebruiker van helicopter, jonger dan 75	(€ 285 + € 120) € 405

Vliegend lid, ouder dan 75	(€ 250 + € 90) € 340
Vliegend lid helicopter, ouder dan 75	(€ 250 + € 100) € 350
Vliegend lid, eigenaar/gebruiker van privévliegtuig, ouder dan 75	(€ 285 + € 90) € 375
Vliegend lid, eigenaar/gebruiker van helicopter, ouder dan 75	(€ 285 + € 100) € 385

In het lidgeld is het lidmaatschap van VVMV opgenomen. Het VVMV-Lidgeld en de sportverzekering worden door Aeroclub Sanicole gestort op de rekening van VVMV.

### Toetredende leden

Een toetredend lid betaalt lidgeld en sportverzekering, zoals omschreven voor vliegende leden. Indien een nieuw lid toetreedt gedurende het jaar voldoet hij / zij lidgeld voor de resterende maanden van het jaar.

De sportverzekering die wordt afgesloten door een toetredend clublid gaat 7 dagen na betaling in en loopt tot en met 31 dec. van het betreffende jaar.

### Steunende leden

Lidgeld vanaf € 75

Ieder clublid ontvangt binnenkort van Maarten Nollet een mail om zich aan te melden bij het Aerolync platform. Daarop volgt een vrijgave om clubgerichte betalingen te kunnen uitvoeren via Aerolync.

Wij vragen u om uw lidgeld z.s.m. na vrijgave van het systeem te voldoen. Wij zijn er ons van bewust dat ondanks de hoge graad van perfectie van het programma toch nog wel enkele hindernissen zullen opdagen.

Jullie worden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

## WIST JE DATJES

Tekst: Ron van Glabbeek en Geert Lemmens

? **de wilde zwijnen Sanicole weer hebben teruggevonden**

? **Pedro Martinez een belangrijke deelname heeft geleverd aan de installatie van de zendapparatuur op de zendmast ter hoogte van de final van RWY 08**

? **Patrick Minke ons regelmatig uit de nood helpt**

? **Sven Imbrechts aan het team van theorie-instructeurs is toegevoegd**

? **Freddy Mol voor het ground ops-team aan het kernteam is toegevoegd**

? **er een verharde verbinding komt tussen Hangar 6 en de drempel van RWY 08**

? **Adj, Philippe Lemmens onze aeroclub een warm hart toedraagt**

? **Mohammed Daou klaar is om als commercieel piloot carrière te maken**

? **wij gelukkig steeds meer vrouwelijke piloten krijgen**

? **Wim Marchal een groot gedeelte van het jaar in Zuid Frankrijk gaat doorbrengen**

? **de dranktent op de vliegshow, die bemand werd door het team van Ron een record aantal vaten bier had getapt**

? **Luc van de Maele en Gerry Willems een dankwoord verdienen voor alle reparaties aan de vliegtuigen**

? **Tristan Verelst zich goed gaat voorbereiden op een carrière als jachtpiloot**

? **Ronald Bries het volgend cursusjaar het vak wet- en regelgeving geeft**



? **Jan Gielkens zijn Robin 250 te koop heeft gezet, maar wel nog blijft vliegen**

? **Tamara Borremans een stuwende kracht is voor de Airshow**

? **Sam van den Bosch het veiligstellen van de motor van de gecrashte EXTRA 330 van de Royal Jordanian Falcons heeft begeleid van Beauvechain naar de importeur van Lycoming**

? **de Fokker en de Chipmunk allebei gereviseerde cilinders krijgen**

? **de parking voor het clubhuis een opknapbeurt nodig heeft**

? **2025 een jaar wordt met vieringen en inzegeningen en dus.... Feestjes**

? **de helikopter van Jan en Toos aan de grond staat, omdat er geen staartrotor geleverd kan worden**

? **de remmen van de vliegtuigen veel te veel onnodig worden gebruikt en dit voorkomen kan worden door minder hard te taxiën en beter uit te flairen**

? **de stick / yoke op de grond veel te weinig worden gebruikt en dit, zeker bij een stevige wind tot onaangename verrassingen kan leiden?**

? **Jimmy zijn toestel aan het upgraden is met een Glass-cockpit**

? **Hilde en Katrijn zowat de enige waren die de vliegtuigen vóór de keuring**





*een intensieve en nodige poetsbeurt hebben gegeven.*

? *het poetsen van de vliegtuigen ná de vlucht door steeds meer mensen wordt opgevolgd en dit de algemene staat van het vliegtuig ten goede komt*

? *je best het eerst de canopy met veel water en een schone (liefst aparte) doek wast voor je aan de rest begint*

? *nu de winterperiode weer aanbreekt extra aandacht aan de startprocedures geschonken moet worden*

? *je vanuit Skydemon tegenwoordig direct je*

*radiofrequenties naar je radio kunt sturen en dit enkel door de betreffende frequentie in Skydemon aan te tikken*

? *skydemon nu ook de mogelijkheid biedt om je geplande route via je autopilot te laten vliegen*

? *je hiervoor slechts 1 BlueTooth-RS232 adapter van pakweg zo'n € 25,- nodig hebt, en dat eens deze adapter in het vliegtuig is geïnstalleerd, eenieder met zijn eigen skydemon account zijn routes in luttele seconden naar de autopilot kan sturen*

? *een vochtvretter geen*

*overbodige luxe is indien je toestel enige tijd stil staat*

? *Dat Jan Mevis veel tijd en energie heeft gestoken in het oplossen van telefonie- netwerk- en benzinepomp problemen.*

? *Marc Ooms met Kris Walpot van de firma Protank uren in de kou en het donker hebben gewerkt aan het op gang krijgen van de tankinstallatie die plots en om onverklaarbare wijze was gestopt met werken en deze snelle interactie ons veel leed heeft bespaard*

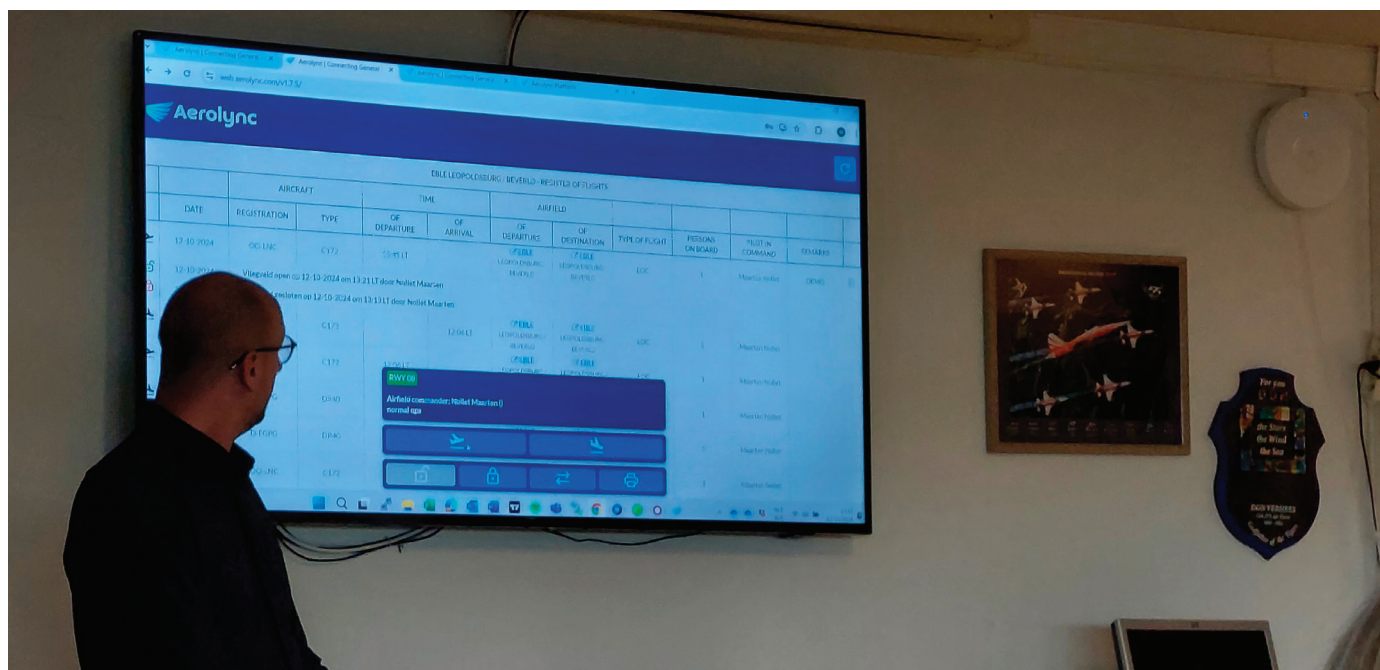
## OVERSTAP VAN SKYMAN NAAR AEROLYNC

Skyman is sinds enkele jaren overgenomen door de firma Aviatize. De firma Aviatize stopt met de ondersteuning van Skyman. De gebruikers is de keuze geboden om over te stappen naar Aviatize of in zee te gaan met een andere aanbieder. Na grondig vergelijk van verschillende programma's hebben wij gekozen voor Aerolync.

Havenboek, reserveringsysteem en betalingssysteem van Aerolync starten binnen Aeroclub Sanicole op 15 december 2024.

Het registratiesysteem voor de pilotenopleiding en de gegevens van het havenboek worden door Skyman overgedragen naar Aerolync.

De gegevens van opleidingen die nog niet zijn beëindigd worden geïmplementeerd in Aerolync. De gegevens van voltooide PPL opleidingen en de gegevens van de laatste 5 jaren van het havenboek worden in de cloud opgeslagen. Alle clubleden moeten hun persoonlijke gegevens zelf in brengen en / of up to date houden.



# DE KAMPSE WATERTOREN

Tekst: Jos Vermeulen - Geschied- en Heemkundige Kring Leopoldsburg vzw

## **Wat goed of zelfs perfect is wordt vaak als normaal en vanzelfsprekend aangenomen. Zo is het ook met ons Kamps kraantjeswater: perfect en van eigen bodem.**

Als we richting Hechtel rijden, kaarsrecht door het oefenterrein, wie kijkt er dan nog naar de Watertoren aan de rechterzijde? En toch komt ons kraantjeswater daar vandaan. Helder zuiver water opgepompt uit onze eigen (zij het Hechtels grondgebied) militair domein.

Niemand die daarvoor de archieven induikt en zijn hersens verstuikt op zoek naar de oorsprong. En toch het heeft veel kronkels gekost vooraleer we in onze huizen gewoon een kraantje moesten open draaien om kostbaar water te laten vloeien. Niettemin, de moeite waard.

Het Kamp van Beverlo en de gemeente Leopoldsburg betrokken het water, zoals destijds gebruikelijk, uit waterputten. Maar spoedig bleek dat dit water moest gekookt worden alvorens het te gebruiken in de voeding.

Toen, rond 1912, het infanteriekamp andermaal werd uitgebreid en er dus een groter aantal troepen tegelijkertijd moest voorzien worden van water overwoog de overheid de onhygiënische putten te vervangen door een waterleidingsysteem.

Proefboringen bewezen dat 500m ten Oosten van het Kamp, perfect drinkwater voorhanden was op goed bereikbare diepte. De bouw van een watertoren op heuvel 63 werd voorgesteld maar ook spoedig achterhaald gezien afstand tot de boorplaatsen. Bij het uitbreken van WO1 waren er 3 putten geboord en was de ruwbouw van de watertoren klaar tot het eerste verdiep.

Na de wapenstilstand, november 1918, werden de werken hernomen. Het voltooiën van de bouw van de watertoren was geen probleem.

Wel het hergebruiken van de drie boorputten van voor 1914 die wegens vervuiling, en een munitieontploffing in de zomer van 1919 onbruikbaar waren en dus afgeschreven moesten worden.

Nieuwe boringen meer Oostwaarts kwamen uit op nieuwe bronnen die zowel in kwaliteit als in kwantiteit de vorige overschreden.





De waterwinning en distributie werd als volgt voorzien en uitgevoerd:

1. De aanboringen zouden gebeuren met drie groepen van 10 boorputten die via een centrale leiding een overhevelingspunt zouden voorzien van water.
2. Een gebouw, genaamd "pompag-post" (we kennen allemaal de "pompag" op de Hechtelsesteenweg) zou de nodige installatie herbergen om via een centrale leiding het water naar de watertoren te stuwen.
3. Een watertoren in gewapend beton met twee concentrische kuipen en een totale capaciteit van 1000m<sup>3</sup>.
4. Vanuit de watertoren vertrekt een hoofdwaterleiding naar het Kamp waar een netwerk voor de nodige verspreiding zorgt

Men voorzag verbruikspieken van 150m<sup>3</sup> per uur. Hiertoe zou er per etmaal 16 uur moeten gepompt worden. Gans het waterwinningsysteem bestaat uit drie groepen van elk tien putten, ongeveer 100 meter van elkaar, en elke groep in een andere richting. Er is mogelijkheid voorzien voor de aanleg van een vierde groep. De putten zijn onderling met elkaar verbonden. De drie

groepen komen samen in een centrale collector.

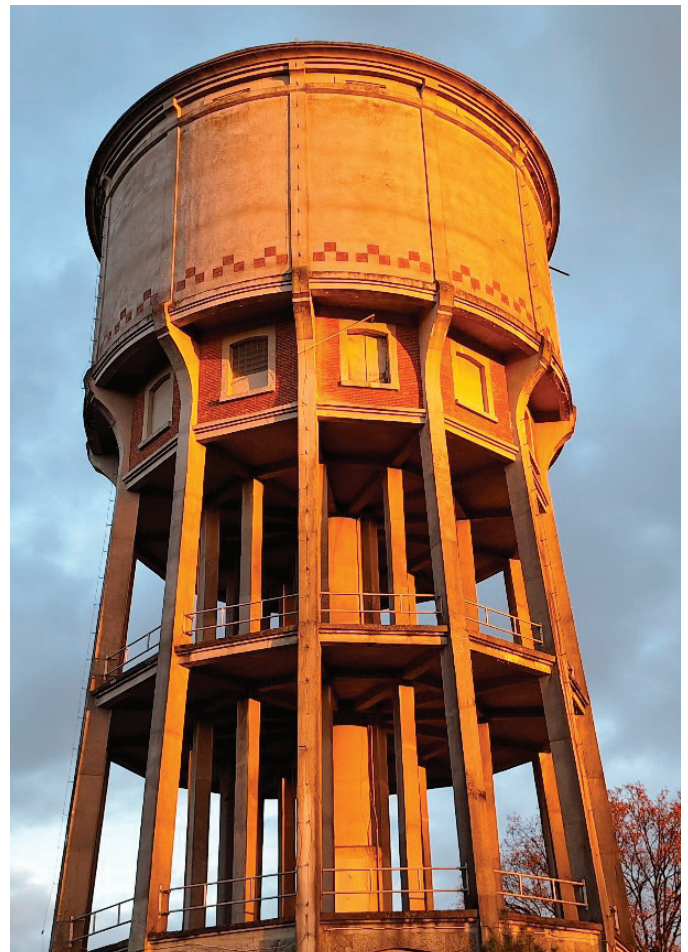
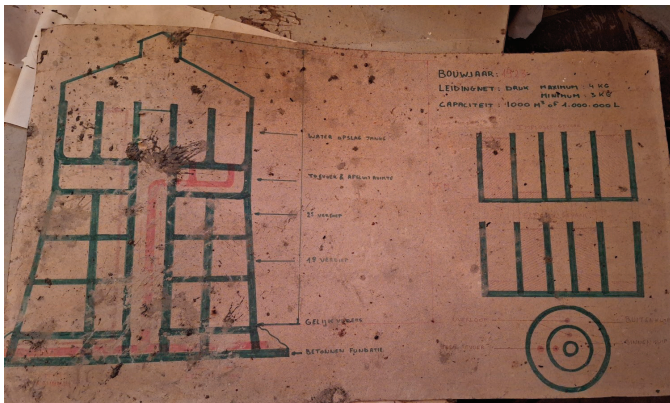
De toestellen die nodig zijn om het water van deze collector naar de watertoren te stuwen zijn opgesteld in een gebouw in de onmiddellijke nabijheid van de collector. We kennen dit als de "pompag" links langs de Hechtelsesteenweg.

De watertoren heeft een totale hoogte van 32m en een maximale doormeter van 16m. De totale kostprijs van de werken na WO I overschrijden ruim de 4 miljoen Belgische frank (dit cijfer werd berekend in 1924). Door de omvang van deze uitgaven werden andere noodzakelijke werken in het Ruiterskamp uitgesteld.

In 2000 is de watertoren buiten gebruik gesteld voor het Kamp van Beverlo en sinds 2013 wordt hij ook niet meer gebruikt voor de watervoorziening van Leopoldsburg.

*Bron: "Exposé succinct des circonstances qui ont amené à la création de la distribution d'eau au Camp de Beverlo." door FAYT, Directeur van de B.C.M. 1924.*

[www.3970leopoldsburg.be](http://www.3970leopoldsburg.be)





## CLUBLID IN DE KIJKER

Tekst: Lucienne Wilting

**Dit keer maken we niet alleen kennis met Christophe Laenen maar ook met Sarah Stevens**



### Wie ben je, stel jezelf kort voor?

Ik ben Christophe Laenen, geboren in 1975 te Oud-Turnhout. Mijn zus is slechts 11 maanden jonger en zij heeft 3 kinderen waarvan ik over de oudste kan zeggen dat ik er de fiere peter van ben.

Mijn vader komt uit een mijnwerkersfamilie met 3 kinderen, te Beringen en mijn moeder uit een gezin met 7 kinderen, te Heist Goor. Haar vader was militair en ze hebben bijgevolg een groot gedeelte van hun jeugd in Duitsland doorgebracht. Haar moeder was Française.

Mijn eerste kinderjaren heb ik in Mol gewoond, tot ik op 9-jarige leeftijd voor een jaar naar Kifisia in Griekenland moest verhuizen samen met het gezin omwille van het werk van mijn vader, die destijds voor DOW-Chemicals werkte. Het schoolgaan in een Franstalige Europese school was niet zo evident, maar ik wist op die leeftijd wel al de schoonheid van het land (Griekenland) te appreciëren.

Daarna zaten we terug een jaartje in Mol waarna we om dezelfde reden voor 5 jaar naar Phillipine-Terneuzen zijn verhuisd. Phillipine is een klein gezellig Nederlands dorpje waarvan het centrum hoofdzakelijk bestaat uit mossel-restaurants. Na

die 5 jaar in Nederland zijn we uiteindelijk in Ham beland. Zowel mijn ouders, mijn zus en ik zijn nog steeds officieel echte Ham-burgers.

Mijn studies als A1 (graduaat) electro-mechanica heb ik afgehandeld op de HIK in Geel, het huidige Thomas More.

Mijn vriendin Sarah is net 33 geworden en is geboren in Keulen omdat haar vader destijds net als mijn grootvader in Duitsland werkte als militair. Haar ouders hebben beiden een West-Vlaamse achtergrond. Namelijk Beauvoorde (Veurne) en Marke (Kortrijk). Na de periode in Duitsland zijn ze naar Gingelom getrokken. Zij heeft haar studies voor interieurarchitecte gevolgd aan de PHL in Diepenbeek.

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

Sarah en ik wonen momenteel samen in Gerhees te Ham (een 15-tal minuutjes van Sanicole). We zijn samenwonend en hebben geen kinderen en geen huisdieren.

Zelf werk ik in de productie bij Ineos Geel aan de afrit Geel-Oost E-313. Beter bekend als het



vroegere Amoco (American Oil Company) wat later BP werd en ondertussen dus overgenomen is door Ineos. Met andere woorden in de chemische/petro-chemische sector.

Sarah werkt als projectmedewerker in de schrijnwerkerij van Group Jansen in Oudsbergen.

### Vanwaar komt jouw interesse om vliegles te nemen?

Wat betreft het vliegen is mijn nieuwsgierigheid er echt wel op zeer jonge leeftijd gekomen omdat ik het geluk had dat mijn vader aan RC-modelvliegen deed

Na de periode in Griekenland zijn mijn vader en ik begonnen aan de bouw van mijn eigen RC-opleidingstoestel. Een Taxi II van Graupner die ik nog steeds op zolder heb staan.



RC-vliegtuigmodelbouw is dan ook nog steeds één van mijn grote passies. Samen met het bouwen van hoofdzakelijk 1/48 en 1/32 plastic static-vliegtuigjes. Binnen het RC-gebeuren gaat mijn interesse en specialisatie hoofdzakelijk naar klassieke kunstvlucht met de wedstrijdmodellen uit de mooiste periode van het RC-vliegen, namelijk '70s en '80s. Het waren de mooiste vliegtuigen en ze vlogen geweldig!



Ik heb het geluk nog enkele originele modellen uit die periode op mijn zolder te hebben liggen, zoals een Curare, Blue Angel en Atlas bijvoorbeeld. Verder vlieg ik af en toe ook wat met schaalmodellen. Toestellen zoals de Gloster Gladiator, DH Venom, A4 Skyhawk, Spitfire, enz... Hoofdzakelijk schaalmodellen van militaire toestellen, wat bij mij toch altijd enorm tot de verbeelding spreekt. Een soort jongensdroom!

Binnen de static/plastic modelbouw kijk ik vooral telkens uit naar de grote modelbouwbeurzen zoals bijvoorbeeld SMC-Eindhoven of KMK-Scaleworld in Geel (in mijn oude school) waar ik telkens vol bewondering kijk naar de competitie modellen waar ik dan mijn inspiratie uit haal om zelf mijn niveau wat op te krikken. Al haal ik zeker niet het competitie-niveau wat je daar te zien krijgt. Ik kan iedereen aanraden om eens een kijkje te gaan nemen op zo een beurs!

Het spreekt voor zich dat die 2 hobby's ervoor gezorgd hebben dat ik ook wel eens IN een vliegtuig wou zitten en dit zelf kan besturen.

Op mijn 26ste ben ik dan ook begonnen aan het behalen van mijn zweefvlieglicentie. De eerste 6 jaar op Keiheuvel en daarna bij Albatros Kiewit. Het was al snel duidelijk dat ik me wou specialiseren in overlandvliegen en deelnemen aan wedstrijden.

2 jaar na het behalen van mijn licentie heb ik dan ook een LS-1f, van rond mijn geboortjaar gekocht, waarmee ik me volop kon concentreren op die discipline. Door mijn beperkte ervaring en budget was de koop van het toestel eerlijk gezegd wel een beetje een gok (al ben ik uiteraard wel wat ten rade gegaan bij ervaren piloten), maar het bleek een schot in de roos te zijn. Een zeer geharmoniseerd vliegend toestel dat bij matig weer soms zelfs piloten in moderne en bijgevolg veel duurdere toestellen deed knarsetanden tijdens de competities! Zeker na de upgrade met winglets en wing-fairings die ik na enkele jaren heb laten uitvoeren! Het behalen van een podiumplaats was voor mij dan ook telkens een statement om te bewijzen dat we van het zweefvliegen geen "elitesport" hoeven te maken. Alle eer voor het behalen van die resultaten gaat trouwens naar het toestel, niet naar de piloot! ;-)



### Hoe heb je je 1e solo ervaren, wanneer was die en na hoeveel uur?

Mijn eerste echte solo was voor mij persoonlijk dan ook niet in een gemotoriseerd vliegtuig maar in een zweefvliegtuig. Dat was in mijn geval in een oude Ka-7 (OO-ZET als ik me niet vergis).

### Wat was tot nu toe jouw leukste ervaring op vlieggebied..... vertel?

In principe is elke overlandvlucht een avontuur en het is dus moeilijk om er bepaalde vluchten uit te halen als extra bijzonder, met uitzondering van 1 vlucht op paasmaandag 2007 waarbij we met een 5-tal toestellen bij wijze van training van Keiheuvel naar St-Hubert en terug gingen vliegen. Dat had kunnen lukken als we niet pas een stuk in de namiddag vertrokken waren. Het gevolg was dat we na het nemen van het keerpunt St-Hubert de cumuluswolken al zagen oplossen en we de figuurlijke bui al zagen hangen. Na zoveel mogelijk van de avondthermie gebruik gemaakt te hebben, zijn we uiteindelijk met 2 toestellen in een mooi veld te Gingelom geland. Velen uit de buurt hebben ons zien landen en het werd er al snel een gezellige drukte. En jawel, 1 van die personen was Sarah... het kwam erop neer dat we met een buik vol taart, streekbiertjes en met een telefoonnummer in de hand huiswaarts gereden zijn. Het gevolg kennen jullie ondertussen al!

Hoewel het zweefvliegen echt wel een plaats in mijn hart zal blijven hebben en ik er enorm veel van geleerd heb, kon ik na verloop van tijd mijn interesse in het gemotoriseerd vliegen niet wegsteken. De eerste stap in die richting was TMG vliegen met de Falke van Zweefvliegclub Albatros. Toen we te horen kregen dat we met een 25-tal uren TMG als PIC behoorlijk wat vrijstellingen kregen, zowel wat betreft theorie als praktijk was de stap naar PPL plots wel zeer klein geworden en hebben we met een aantal personen van Albatros die kans niet laten liggen!

En zo begon het volgende avontuur. Aangezien voor mij Sanicole vlak bij de deur ligt en je er vlot door de week kan vliegen ben ik me er gaan informeren. Een kleine 2 jaar later was de PPL-licentie een feit! Met dank aan al mijn instructeurs uiteraard!

Maar een mens stopt nooit met dromen en de vraag waar ik mijn PPL-"carrière" naartoe wil sturen kwam al snel in mezelf naar boven. De eerste vraag die je jezelf dan moet stellen is "welk type piloot ben je?". En ik herinner me nog goed de woorden van een instructeur op Old Warden die er tailsitter opleiding gaf op niets minder dan de DH Tiger Moth. Met een strak Oxford-British accent vertelde hij dat er 3 soorten piloten zijn.

- Ten eerste heb je de reispiloot. Deze piloot wil simpelweg al vliegend van punt A naar punt B, ondertussen genietend van het uitzicht. Het type vliegtuig is minder van belang zolang het eenvoudig, comfortabel, snel en met goed rendement vliegt.
- Ten tweede heb je de gadget-piloot. Een full glass digitale cockpit met zoveel mogelijk snuffjes en automatisering is wat deze piloot gelukkig maakt. Het type vliegtuig is ook hier weer iets minder van belang zolang er maar genoeg "speelsnuffjes" in zitten....
- De derde piloot is de "rare" piloot, namelijk "the aviator" vertelde hij. Raar maar waar, comfort is voor deze piloot totaal niet belangrijk, het vliegtuig mag zachtvaardig vliegen maar er MOET een extra uitdaging zijn zoals tailsitters, acro, formatievliegen enz. Het vliegtuig mag en MOET in sommige gevallen zo oud als de straat zijn en ruiken naar fuel en olie en liefst nog bakken geschiedenis hebben. Het rendement/verbruik/actieradius is net zoals bij iedere piloot wel belangrijk maar dat wil hij liever gewoon negeren, want het vliegtuig van zijn keuze is daar dikwijls totaal niet voor ontworpen! Zijn passie gaat puur naar het besturen van zo'n vliegtuig wat betreft stick & rudder en in veel gevallen ook naar het vliegtuig zelf.

Al snel moest ik beseffen dat ik zonder enige twijfel één van die "rare" piloten ben. De derde soort dus... Eén probleem, door zeer voor de hand liggende redenen kan een club moeilijk een toestel voorzien voor die paar "rare" piloten in hun club. Bijgevolg zat er voor mij maar 1 ding op. Zelf iets "raars" kopen en onderhouden!... In mijn geval gaat het om een oldtimer "warbird". Iets wat voor mezelf als eenvoudige werknemer met een uiterst beperkt budget niet zo'n eenvoudige taak is!

Maar wachten tot een volgend leven of klagen op mijn sterfbed is voor mij nu eenmaal geen optie. "Doen" is het enige echte werkwoord! Andere zaken opgeven hoort daar nu eenmaal bij en dat doe ik met alle plezier!

Natuurlijk mag ik nooit vergeten dat ik zeer veel steun krijg van Sarah om die jongensdroom waar te maken. Een perfect afgewerkt tuintje is bijvoorbeeld momenteel nog niet aan de orde en op dat gebied draagt zij er dus ook wat de gevolgen van.



Ik ben haar dus zeer dankbaar hiervoor! Gelukkig heeft ze ondertussen de smaak van het meevliegen als passagier flink te pakken! En niet in de eerste plaats voor de reis, maar vooral omdat het met dit oldtimer toestel is! Onze mascotte Major Chippy gaat altijd met haar mee en samen maken we zeer mooie vluchten. Een droom voor de "rare" piloot dus!

In ieder geval moest ik dus een keuze maken die voldoet aan volgende criteria:

- Aankoopprijs en onderhoud moet binnen mijn zeer beperkt budget blijven;
- Een oldtimer;
- Liefst ex-militair omwille van de geschiedenis en looks;
- Liefst een laagdekker, aangezien een laagdekker wat mij betreft in de meeste gevallen een elegantere en sportievere look heeft. Begrijp me niet verkeerd, een Westland Lysander (hoogdekker) vind ik bijvoorbeeld ook prachtig! Maar als ik denk aan pure elegantie en sportiviteit, dan denk ik aan een Spitfire, Macchi Mc202, enz... laagdekkers dus...;
- En last but not least, een toestel met goede handling waarvan je bij de eerste bocht de acro-capabilities en harmonisch gedrag voelt en dat me een uitdaging kan blijven geven zoals het tailsitter vliegen en formatievliegen, zonder dat het buiten het bereik van mijn eigen vliegcapaciteiten valt!

Maar toen ik op die dag mijn stoute schoenen aantrok en voor de lol mijn bovenstaand voorwaarden-lijstje overliep, werd er tot mijn grote verbazing door de Chipmunk aan alle voorwaarden voldaan! Alle punten waren aangevinkt! Nu nog eentje vinden die te koop staat...

Toevallig stond er zowat een jaartje later eentje te koop op Eshott-airfield UK in mijn favoriete RAF-kleuren en met een geschiedenis als opleidingstoestel bij de RAF van 1950 t/m 1996 waarbij ze zoveel carrières heeft gemaakt en ja soms ook gekraakt! En nog behoorlijk wat uren te gaan aan een zeer schappelijke prijs. Dit mocht ik gewoon niet laten liggen.

Het resultaat is dat ze vandaag de dag ingeschreven is als OO-PMS. De afkorting "PMS" heeft verschillende betekenissen (ook medische ;- ) I know), maar in dit geval staat het dus voor "Poor Man's Spitfire". Het "Poor man" gedeelte klopt alvast volledig, en de rest gelukkig ook!

Bijgevolg heb ik op die paar jaartjes dat ik er al mee vlieg reeds prachtige momenten beleefd. Met een Chipmunk, de canopy open, het kanaal over, en onder de London TMA langs Londen vliegen met aan de andere kant een Spitfire, zo iets blijft in je geheugen gegrift. Evenals mijn eerste echte formatietrainingen en het feit dat ik in die korte tijd veel nieuwe toffe vrienden heb gemaakt binnen de fascinerende oldtimer-wereld zowel in



Een flinke waslijst dus waardoor het een bijna onmogelijke taak leek. Tot ik op een mooie zomerdag op Midden-Zeeland een toestel zag staan, dat men indertijd bij de RAF liefkozend de bijnaam "the poor man's Spitfire" gaf omwille van het vlieggedrag! De Havilland DHC-1 Chipmunk. Het toestel was me al van kleins af aan bekend dankzij modelbouwmagazines en dergelijke maar nooit in mijn gekste dromen had ik eraan gedacht ooit eigenaar te worden van zo'n warbirdje!

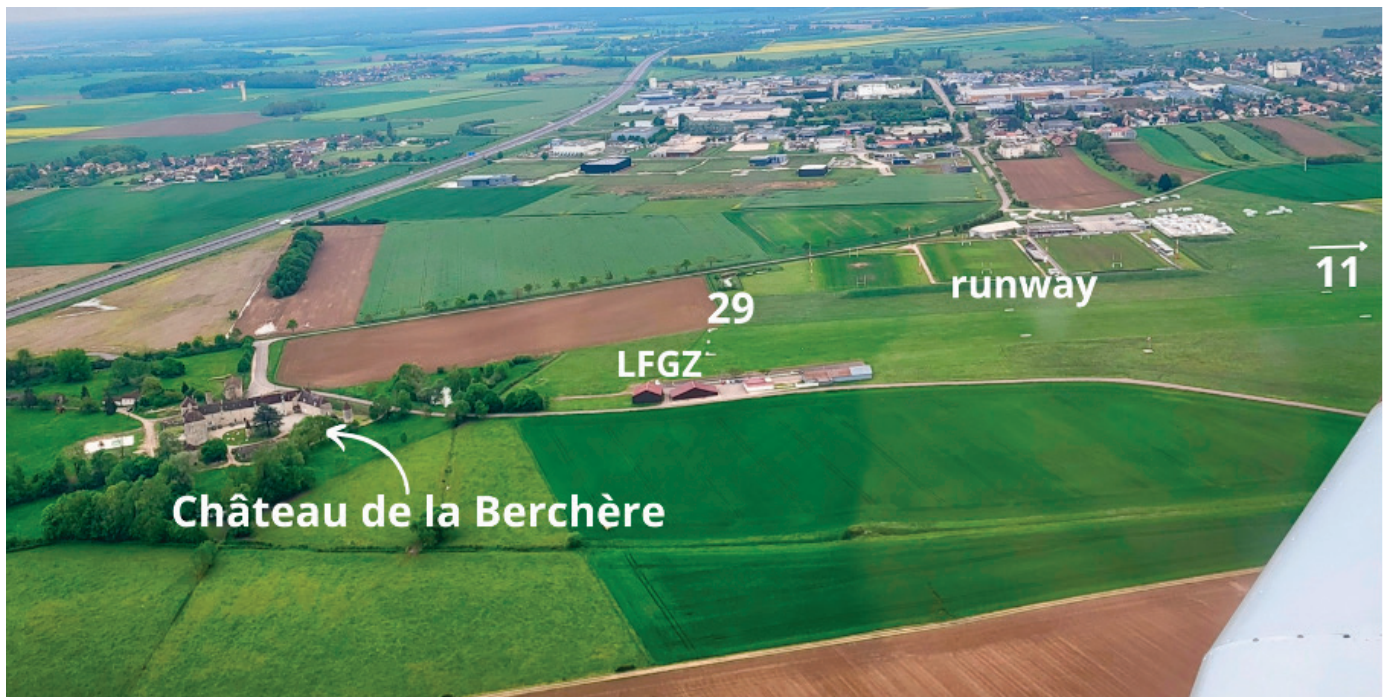
binnen- als buitenland tijdens fly-in's en meetings!

Wat wil een mens nog meer?!

Voor de geïnteresseerden, ik heb mijn tailsitteropleiding van 20 uur gedaan op de Citabria 7ECA te Zwartberg. Een ontzettend fijn vliegtuig! Maar toch geen Poor Man's Spitfire hoor.

## REISTIP LFGZ

Tekst en foto's: Jimmy Mangelschots en Frederik Claessens



### Reistip: Nuits-Saint-Georges LFGZ en Château de la Berchère

Aérodrome Nuits-Saint-Georges LFGZ is een interessante vliegbestemming op minder dan twee uur vliegen van onze Aeroclub Sanicole. Het vliegveld ligt in de prachtige Bourgogne-streek, halverwege Dijon en Beaune. De landingsbaan is een gras piste 11/29 met een lengte van 894m. Neem zeker eerst contact op met de vliegclub om de conditie van de landingsbaan te checken. Het eerste deel van de piste kon niet gebruikt worden omdat het gras te lang en nat was. Er moet geen landingsgeld betaald worden maar voor de hangarplaats (op



voorhand telefonisch afgesproken met de club) konden we een vrije gift doen voor de clubkas.

De grootste troef als reisbestemming is het aangrenzende kasteel/hotel Château de la Berchère (op 300m van de luchthaven). Op een mooie zomerdag is het dus perfect mogelijk om 's avonds nog naar daar te vliegen (17u-19u). Na het parkeren van je vliegtuig hoef je enkel de straat over te steken en kan je meteen genieten van een verblijf in dit romantische kasteel waarvan zijn geschiedenis teruggaat tot voor 1463. In de loop der eeuwen werden vele elementen toegevoegd maar ook vernietigd tijdens onder andere de Franse Revolutie en WWII. We betaalden 125 euro voor een kamer met een eigen badkamer.

Nuits-Saint-Georges ligt op enkele kilometers van het kasteel. We wandelden hier 's avonds naar toe om iets te eten. Door de wijngaarden, een brug over de spoorweg zoekend en met google maps in de hand was het toch een kleine uitdaging om er te geraken. Nuits-Saint-Georges is een gezellig stadje met maar enkele restaurants waardoor deze allemaal volzet waren. We konden wel nog in een cafeetje genieten van een Bourgogne-wijntje bij een kaas- en charcuterieplankje, heerlijke escargots Bourguignonne met verse kruidenboter en uiteraard echt Frans stokbrood.

's Nachts mochten we de eigenares bellen om ons met de auto terug te brengen naar het





kasteel (slechts 2 minuten rijden). Zoals meestal in Frankrijk zijn taxi's/Uber moeilijk te vinden en al zeker 's nachts of in het weekend.

De volgende dag genoten we in het kasteel van het ontbijt (15 euro per persoon), vooral dankzij de mooie setting in een kasteelkamer.

Er zijn verschillende wijndomeinen en wijnkastelen in de buurt maar niet overal is er nog lastminute-beschikbaarheid voor zowel rondleidingen als om 's middags iets te eten, dus best op voorhand te plannen!

Na het ontbijt bracht de eigenares van het kasteel ons naar een wijndomein in de buurt, Domaine de Montmain, op een 10-tal minuten rijden van het kasteel. Voor 15 euro kregen we hier aan de hand van drie witte en drie rode wijnen een voorstelling van de druivenrassen en wijnen van het domein. De wijnproeverij werd gevolgd door uitleg over het domein, het productieproces en een bezoek aan de wijnkelders.

Na de rondleiding zochten we een taxi of Uber om ons terug te brengen naar het centrum van Nuits-Saint-Georges voor lunch maar geen enkele taxi was beschikbaar. De enige Uber in de streek moest van Beaune komen. De rit bedroeg 20 euro. Voor ons was Nuits-Saint-Georges een charmante tussenstop op weg naar het zuiden van Frankrijk. Je kan er op het vliegveld ook tanken.





# SANICOLE AIRSHOW 2024





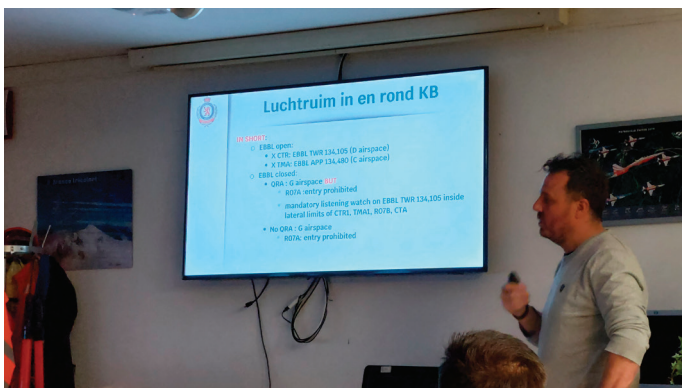




# PROVINCIALE RAMPENOEFFENING



# SOCIAL EVENT APRIL 2024



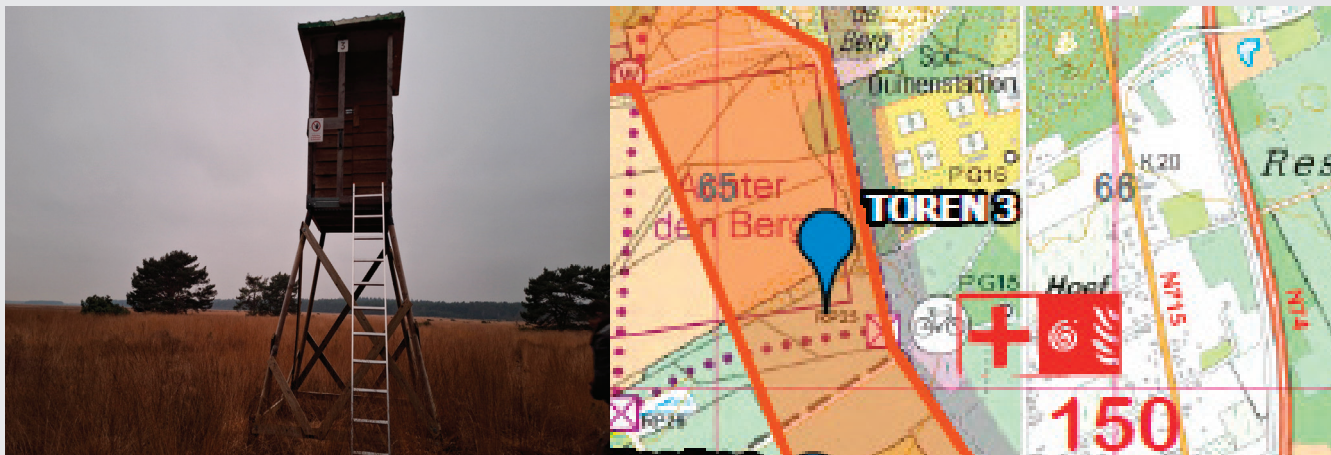


# JACHTTOREN

Tekst: Adj Philippe Lemmens

Naar aanleiding van de recentelijke (vele) schademeldingen thv Sanicole, werd TOREN 3 verplaatst (van Hechtelse Heide naar Sanicole), teneinde beter te kunnen ingrijpen met aanzitjacht in de perifere zone.

## Oude lokatie toren 3



## Nieuwe lokatie toren 3



# OPLOSSINGEN

- 1) d. Je hebt geen bougies nodig omdat de compressie de temperatuur voldoende doet oplopen voor ontsteking.
- 2) a. In de luchtvaart worden 12 of 24 volt batterijen gebruikt en je alternator moet altijd een hoger voltage hebben om de batterij te kunnen opladen.
- 3) a. Typisch voor een trough line (buienlijn) is buiige neerslag of onweer (TS) en die valt uit CB. Een inversie is typisch voor een hogedrukgebied, NS en RA zijn wolken en langdurige neerslag die het meest typisch zijn voor een warm front.
- 4) a. De wind op de METAR wordt gemeten t.o.v. het ware noorden, de richting van de startbaan is magnetisch. Omzetting van waar naar magnetisch vereist de variatie (V).
- 5) d. Een VHF signaal is wel line of sight en de communicatieband begint pas op 118.000 MHz. Je ADF werkt in de LF/MF band, van 30 KHz tot 3 MHz. De betekenis van 111.50 MHz is 111.5 miljoen trillingen per seconde.

# 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

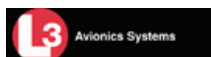
Revolutionair PFD en HSI voor retrofit

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



**WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM**

*Whatever your mission, always fly Mission®*