Vliegen, ook jouw droom?

Welkom bij

Aeroclub Sanicole

Safety, just culture 3

Het leven als leerling piloot 4

Vlucht naar St-truiden en Tienen 5 -6

Moderne infrastructuur 7

Onze vloot 8

Aeroclub Sanicole, Kamperbaan 165, Hechtel-Eksel - www.eble.be - opleiding@eble.be

Van harte welkom

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 trots de veertigste show beleefd!

Over de jaren groeide het aantal hangars van twee tot zes. Het aantal vliegtuigen met Leopoldsburg 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.

Sinds 2015 komen jaarlijks enkele tientallen zelfbouwtoestellen uit heel Europa op bezoek tijdens de Experimental Days. Daarbij wordt het bezoeken van de streek gekoppeld aan informatie uitwisselen en gezellig samen zijn.

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 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. Kijk uit naar de hangars op de foto rechts boven!

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

Sanicole hangars 1 tot 5 gezien vanaf de Kamperbaan

Leden van ons instructieteam: praktijkinstructeur Vic Mardaga en theorie-instructeur Hans Bogaerts.

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

Head of Training Geert Lemmens bij Diamond DA-40 F-GUPL

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 zorvuldig 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 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.

Aeroclub Sanicole heeft een driemaandelijks clubblad genaamd de “Fly Over”. Naast spannende vliegverhalen worden hierin steevast 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 steevast gebruik om lessen uit een recent ongeluk toe te lichten.
Met een diep gevoel van respect voor de betrokken bemanning en passagiers, beseffen we op zo’n momenten dat ons initiatief nodig is om de veiligheid in de luchtvaart nog verder te verbeteren.

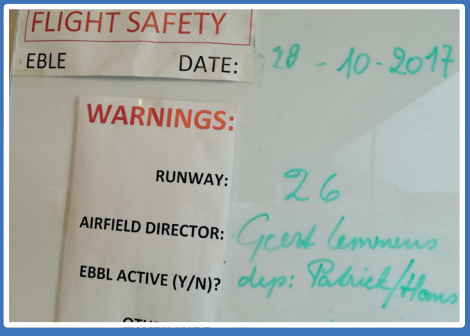
Samengevat is het idee achter “Safety, just culture” dat we mensen motiveren om veiliger te vliegen, waarbij onvrijwillige fouten niet tot een sanctie leiden maar gezien worden als kansen om te leren.

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!

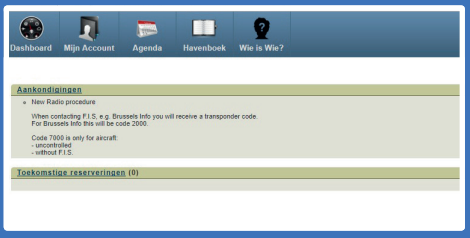
Victor Mardaga

Safety verantwoordelijke
Aeroclub Sanicole

Het nauwkeurig volgen van checklists draagt sterk bij tot de veiligheid. Tijdens een vliegopleiding leer je het belang hiervan en het waarom van elke actie



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



Belangrijke aankondiging via het “Skyman” reservatiesysteem.

Zorgvuldige vluchtvoorbereiding wordt uitgebreid ingeoefend tijdens de theorieles navigatie.

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 interresse 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. Inpikken 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 10000 à 13000 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 13000 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.

Niet onbelangrijk is het kostenplaatje op langere termijn, wanneer je blijft vliegen met een clubtoestel. Op basis van 20 vlieguren per jaar zou dit tussen 2500 en 3200 EUR per jaar zijn. Wil je jaarlijks 30 uur vliegen kom je rond 3800 tot 4700 EUR uit.

Ook hier zijn er manieren om de kosten de 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.

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

Theorieles navigatie in het pas gemoderniseerde leslokaal van Aeroclub Sanicole.

Lesvlucht in de Robin DR-400 van Aeroclub Sanicole, D-EGPG.

Vliegen naar St-Truiden en Tienen

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

De Diamond DA-40 van Sanicole, ingeschreven in Frankrijk als F-GUPL, 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.

Het zeer groene landschap nabij EBLE, kort na het opstijgen.

Met slechts één passagier en lang geen volle tanks, klimt de Diamond op deze frisse herfstdag vlot weg van startbaan 26. We willen geen overlast veroorzaken bij de buren 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 115 knopen (213 km/u) bereik je het vliegveld van Brustem in iets meer dan 10 minuten.

Diamond DA-40, net bijgetankt en klaar voor de vlucht.

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.

Net na het opstijgen zetten we koers naar Sint Truiden.

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 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.

Instrumentenpaneel Diamond DA-40

Precies op koers, boven het knooppunt van Lummen.

Tweede herkenningspunt onderweg: vliegveld Brustem.

Terug thuis!

De route zoals uitgetekend op de kaart (onder) of met een navigatie-app Skydemon op je tablet.
Tijdens de opleiding leer je het eerst op de kaart, later wordt gebruik van digitale hulpmiddelen aanbevolen.

Een gouden raad die we leerlingen dan geven is: als je boven het baken komt maakt 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.

Het antwoord is kort: vraag hulp. In vrijwel alle West Europese landen hebben burgerlijke en militaire luchthavens radar. Kijken we naar vliegvelden rond Leopoldsburg 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 Leopoldsburg”. 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.

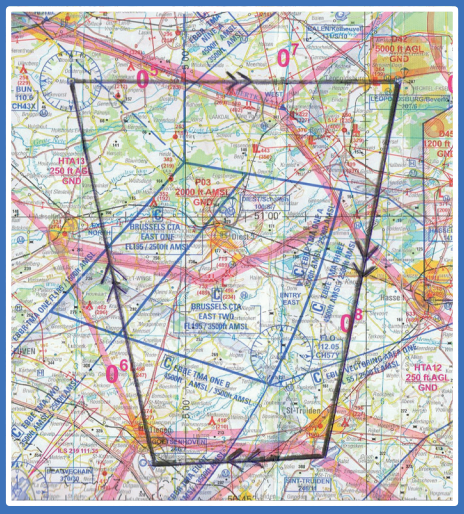
Hier kunnen we veilig klimmen, en we kiezen voor 2200 voet. Een gouden regel in de luchtvaart is “hoogte en snelheid is veiligheid”. In het erg onwaarschijnlijke scenario van motoruitval, geeft deze hoogte ons een kleine drie minuten om een geschikt landingsterrein te kiezen.

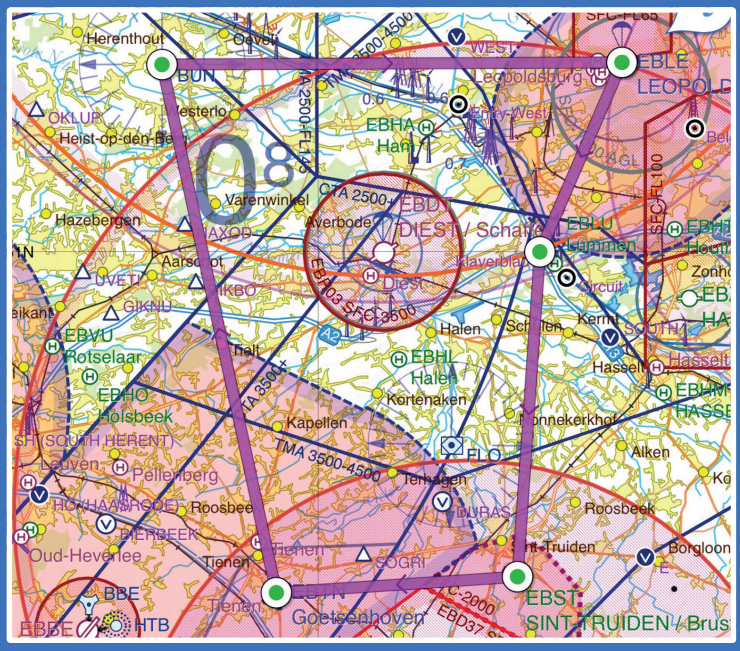
Een vraag die je je wellicht stelt is: hoe voorkom je dat dit ooit gebeurt? Door overal checks in te bouwen! Eerst en vooral zal het onderhoudsbedrijf onderdelen gevoelig voor slijtage, nakijken elke 50 of 100 uur. Motoren worden volledig gereviseerd om de 2000 à 3000 uur. Vóór elke vlucht check je het oliepeil, en ben je waakzaam voor zaken die er onder de motorkap fout uitzien: losse kabels of leidingen, zichbare 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.

Leopoldsburg 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 Diamond 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





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.

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.

Daar stopte het echter niet. Er was bij de clubleden steeds meer vraag naar autobenzine, omdat veel lichtere toestellen hiermee mogen vliegen.
De tankinstallatie was aan vervanging toe en de keuze viel op een dubbele pomp: AVGAS en autobenzine 98 octaan. Op AVGAS moeten veel sportvliegtuigen verplicht vliegen.

Daarmee was het plaatje compleet: Aeroclub Sanicole is een warme, moderne omgeving waar we u graag van harte welkome heten!

Het infrastructuur-team

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

Vluchtvoorbereiding in het clubhuis.

Gloednieuwe tankinstallatie met dubbele pomp.

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

Het vliegveld Leopoldsburg/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.

Natuurlijk is een eigen toestel gewoonlijk niet de manier waarop piloten voor het eerst kennis maken met hun 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. Meest democratisch qua prijs is de Robin, die tegelijk zéér vergevingsgezind is en daarmee het ideale lesvliegtuig. Ongeveer de helft van alle lesvluchten vinden plaats aan boord van de Robin.

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.

Het meest sierlijke en best presterende vliegtuig wat je bij Sanicole kan huren, is de Diamond DA-40 TDi. Dankzij de zuinige motor biedt dit toestel comfort en een mooie kruissnelheid tot 120 knopen (222 km/u) aan een uitstekende prijs/kwaliteitsverhouding. Je kan er ook, met ongeveer 6 uur brandstofreserve, lange afstanden mee afleggen.

De Cessna 172 is één van de meest populaire sportvliegtuigen ter wereld. Het is de perfecte vierzitter voor zowel korte rondvluchten als langere trips. Ook dit toestel kan tot 6 uur brandstof meenemen en het is voldoende ruim voor vier mensen.
De identiteit van de Cessna 172 zal eerstdaags wijzigen. Na meer dan 30 jaar OO-LNC te hebben geheten, wordt het binnenkort D-EBLE.

Het toesel werd recent tot in de puntjes hersteld van alle krasjes en vlekjes, herschilderd in frisse kleuren en van een nieuw interieur voorzien. Een investering waarna het nog vele jaren zijn populariteit zal behouden.

Hier eindigt het niet, want meer en meer piloten bij onze club droomden van een “glazen cockpit”. Daarbij worden de wijzerplaten grotendeels vervangen door beeldschermen. Deze optie werd onderzocht, en gesprekken met leveranciers leverden een beslissing op. In november 2017 plaatste Aeroclub Sanicole een bestelling voor een Robin DR-401 met glazen cockpit.

De levering van de nieuwe Robin wordt verwacht einde 2018, waarna dit prachtige vliegtuig de DR-400 zal aflossen voor lesvluchten. Hiermee zet Aeroclub Sanicole de logische stap om met zijn vloot het digitale tijdperk binnen te stappen.

Het evenwicht tussen clubtoestellen en privétoestellen 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.

Cockpit Diamond DA-40 TDi

Diamond DA-40 Tdi, F-GUPL

Robin DR-400, D-EGPG

Cessna 172, OO-LNC wordt D-EBLE

Het favoriete kantoor van de leerling piloot: cockpit Robin DR-400

Clubvloot Aeroclub Sanicole vóór hangar 6.

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 entousiaste 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.

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.**

Sinds 2015 organiseert Aeroclub Sanicole de Experimental Days. Dit is een jaarlijkse bijeenkomst van zelfbouwtoestellen, die plaatsvindt begin juli. Zelfbouwers van over héél Europa ontmoeten hier elkaar, bewonderen elkaars toestellen en wisselen informatie uit over het bouwen en vliegen van hun trots. 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.experimentaldays.be of www.efleva-days.eu.

Experimental days - jaarlijks samenkomen van zelfbouwtoestellen uit héél Europa

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.

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.

Clubuitstappen: boven reis Salzburg, onder links reis Italië, onder rechts fly-in Asperden in Duitsland.

Maandelijks kan je op donderdag avond 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.

F-16 lanceert "flares" tijdens Sunset airshow (links). Mil Mi-24 helikopter tijdens de airshow op zondag (onder).

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 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!