



FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

39

Tiende
Oktober

jaargang
2012



Woordje van de voorzitter

De zomer lijkt voorbij. Ook dit jaar hebben we niet echt veel zomerweer gehad. Gelukkig waren de weersgoden ons uitermate gunstig gezind het weekend van onze vliegshow. Die was weer een groot succes, dank zij de inzet van de vele clubleden en sympathisanten.

Belangrijker nog is dat we vaststellen dat er door een groep vrijwilligers een nieuwe dynamiek in de club gekomen is. We hebben jullie allemaal bevroegd om er voor te zorgen dat we bij het bepalen van de koers voor de verre toekomst met ieders mening rekening houden. Daarnaast is er een stevig overleg op gang gekomen dat zich focust op haalbare toekomstplannen en verbetering op een aantal domeinen.

Het is van het allergrootste belang dat we iedereen bij dat toekomstbepalend proces blijven betrekken. Het succes van een club wordt gedragen door de inzet van vrijwilligers en dat engagement kan best door zoveel mogelijk mensen gedragen worden.

Hoewel een aantal mensen dat mogelijk niet weten., werk ook ikzelf binnen de club als vrijwilliger. Ondanks het feit dat ik al even een 50-plusser ben, wil ik me nog steeds inzetten, maar dan moet er ook een plan uitgewerkt worden op korte termijn dat mijn aanwezigheid in het clubhuis wat spreidt. Dat mag niet ten koste van het vliegen gebeuren, maar kan leiden tot nog meer mogelijkheden op voorwaarde dat we dit met meerdere mensen gaan dragen en een bijna nutteloze aanwezigheid voor een eenzame drinker overbodig wordt.

Ook ons bezinnen over de aanpak van onze infrastructuur, die een energievreter is, is eveneens een zeer belangrijk aandachtspunt en vergt een dynamische aanpak. Daarnaast moeten we ook meegroeien met onze tijd en gaan we met ons reserveringssysteem het digitale tijdperk in. Ook dat neemt wat druk weg van de administratie. Maar voor jullie allemaal is ook echt essentieel dat we werken aan het up-to-date houden van onze vloot en de opleiding.

Het is goed om zien dat daar energie ingestoken wordt, zodat de volgende generatie samen met ons de fakkel overneemt op weg naar de toekomst toe.

Nicole Plees
Voorzitter

OPS & CLUBNIEUWS

Geert

Wervingscampagne

De laatste 2 jaren hebben zich weinig nieuwe kandidaat-piloten aangemeld bij onze club. Als er weinig nieuwe leden in een club zijn, heeft dat zijn uitwerking op meerdere fronten. De kandidaat kan zich moeilijk optrekken aan medeleerlingen, de theorie-instructeurs geven les voor een zeer beperkt gehoor en dat motiveert niet, praktijk-instructeurs geven minder les, waardoor de vliegers van de vliegtuigen teruglopen en de kosten vermeerderen, etc.

Wim van Malcot heeft het zelf als leerling-piloot ervaren en Hans Bogaerts heeft als theorie-instructeur ondervonden

dat het geen ideale situatie is om als enige leerling de opleiding te moeten volgen en omgekeerd is het ook geen ideale situatie om aan één leerling les te moeten geven. Eveneens hebben ze ontdekt waar de organisatie aan het verzanden was. Ze hebben de uitdaging aangenomen en hebben zelf een wervingscampagne opgezet:

Informatiebrochures laten drukken, informatie over de vliegopleiding geven via de website, zeer enthousiast mensen te woord gestaan tijdens de vliegshow en vroegtijdig bekend gemaakt wanneer de nieuwe cursus begint.

INHOUD



1. Bij de cover:
North American P-51 Mustang
2. Woord van de voorzitter
OPS & Clubnieuws
3. OPS en clubnieuws (vervolg)
Wist u dat
4. OPS en clubnieuws (vervolg)
Weekend Bantheville
- 5-8. Rondje Frankrijk in 10 dagen
- 9-10. 36^e International Airshow
- 11-12. Flying to Duxford as a novice
- 13-14. Rob en Cees EN FRANCE

Redactie:

Francis Bensch, Paul Paeleman, Cees van den Hoek, Bart Verhees, Luc van de Maele, Geert Lemmens, Hilde Willems.

Aeroclub Sanicole

Kamperbaan 165, 3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39 – Fax 011/34 88 71
Web: www.sanicole.com
Mail: info@sanicole.com

Zaterdag 6 oktober zijn 20 kandidaat-piloten naar de informatiemiddag gekomen. Hans Bogaerts en Wim van Malcot hebben met dit initiatief midden in de roos geschoten. De aanwezigen waren allemaal tevreden en we hebben die middag al 5 kandidaten mogen noteren voor de theoriecursus.

Op het bedankmailtje dat nadien naar alle ingeschreven personen is gestuurd zijn verschillende verontschuldiging binnengekomen, met de boodschap dat zij spoedig contact opnemen.

"Permanente" opening EBLE

Tijdens de pilotenvergadering is uiteengezet dat de openingstijden van EBLE zijn aangepast. Tijdens de winterperiode is het clubhuis enkele dagen per week gesloten. Hiervoor is gekozen uit besparingsoogpunt en personele bezetting die te zwaar weegt.

De havendienst wordt verzorgd van uit een Hob- Unit, die naast het clubhuis wordt geplaatst. De openingstijden worden op de website geplaatst. De manier van werken wordt u nog per mail toegestuurd.

Elektronisch reserveren

Tijdens de pilotenvergadering heeft Patrick Caeyers een korte uitleg gegeven over het elektronisch reserveringssysteem dat we in de club gaan gebruiken. Zaterdag 13 oktober is er een uitgebreide uiteenzetting gegeven over de mogelijkheden van dit reserveringssysteem.

Voordat het systeem wordt ingevoerd houden wij u per email op de hoogte.

Geslaagden

Jan Rotsaert is voor zijn PPL geslaagd. Jan heeft eral goed gebruik van gemaakt. Proficiat!

Theorie-cursus 2012 – 2013

Charline heeft ATPL met succes afgelegd en is momenteel met de opleiding instructeur bezig. Eveneens is ze gestart met een type-rating. Ze zal in de volgende theoriecursus enkele vakken voor haar rekening nemen.

Voorgesteld om het praktijk-examen af te leggen

Mike Delissen
Bart Thonissen
Dave Oostvogels

Nieuwe Leden

Rudi Remels
Benny Desmedt
Danny Moors
Danië Boddou

Laurens Willems
Dirk Krols

Nieuwe theorie-instructrice

Charline Dockx

Charline heeft ATPL met succes afgelegd en is momenteel met de opleiding instructeur bezig. Eveneens is ze gestart met een type-rating. Ze zal de volgende theoriecursus enkele vakken voor haar rekening nemen.

Nieuw gestationeerd op EBLE

R44 Raven I
Yak 50
Cherokee Six

Ontvangst van een CD&V delegatie op het vliegveld.

5 september jongstleden heeft de senaatsfractie van het CD&V een bezoek gebracht aan ons vliegveld.

Ze hebben allemaal een vlucht boven de provincie Limburg gemaakt. Om de mensen niet te lang te laten wachten, zijn de vluchten met verschillende vliegtuigen uitgevoerd.

Niet alleen de LNC en de PG, maar ook de Six, de 182, de Bolkow, de Robin, de Mooney en de Dimona zijn ingezet. Dit was een geslaagde middag voor iedereen en iedereen is met een positief gevoel over Sanicole naar huis gegaan.

"Green Blade"

EDA (European Defence Agency) heeft een oefening gehouden op EBLE. Op het vliegveld was het gedurende 14 dagen een aan en afvliegen met verschillende types legerhelikopters. Dit heeft echter voor onze activiteiten geen beperkingen opgeleverd.

De deelnemers hebben regelmatig gebruik gemaakt van het clubhuis en zo was er een perfecte samenwerking tussen club en militairen.

Na de oefening is er in het clubhuis een evaluatie van de oefening geweest. Dit was een strikt militaire aangelegenheid. Ministers, Stafleden



Wist U dat :

- de weergoden ons tijdens de Airshow weer bijzonder gunstig gezind waren
- het zowel de vrijdagavond als ook gedurende de gehele zondag uitstekend vliegweer is geweest
- er wederom een groot aantal bezoekers op dit feest zijn afgekomen
- na een intensieve opruiming en schoonmaak van het veld nu weer door declubleden kan worden gevlogen
- er in de week na de show op ons veld intensief werd geoefend door diverse militaire eenheden uit geheel Europa (Duitse helikopters, Spaanse Special Forces, etc.)
- de aangekondigde sluiting van het veld in verband stond met deze Nato-oefening, genoemd "green blade".
- voor geïnteresseerden: Google eens onder die naam en vindt alle info, waardoor Leopoldsborg plotseling op de kaart van Europa staat.
- er hopelijk nog en groot aantal mooie vliegdagen in dit jaar moge volgen.
- door de aanwezigheid van een heus promotieteam tijdens de Airshow een groot aantal potentiële clubleden zijn gevonden.
- wellicht hierdoor de club een gezonde aanwas van jonge leerlingpiloten mag verwachten



van de verschillende strijdkrachten, pers en televisie waren hier aanwezig.

Dakterras

Zoals u al meerdere keren hebt kunnen ervaren kampten we met enkele lekkages in het clubhuis. Enkele weken voor de airshow hebben we het besluit genomen om het dakterras te renoveren. Tegels eraf en een dakdekker het dakterras waterdicht laten maken.

De tegels hebben we met een aantal clubleden van het terras gehaald op pallets gestapeld en met een heftruck naar de opslagplaats gebracht. Na verschillende mogelijkheden met elkaar te hebben vergeleken is besloten om het terras dicht te maken met een dubbele laag roofing. Aanvankelijk zou die over de oude laag roofing gebrand worden, maar na inspectie bleek dat er water onder zat en daarom is in allerijl de oude laag verwijderd. Ook de de binnenkant van de boeiboord is vernieuwd. Het eindresultaat is naar wens.

Grondwerken

Het Directoraat generaal Luchtvaart stond er op dat we de stroken naast de baan glad zouden maken. Van de baan gerekend moet er een afstand van 30 meter vrij zijn waar een vliegtuig zonder schade op te lopen kan rijden. Dat was op ons vliegveld niet het geval en er moest aan beide kanten van de baan ongeveer 10 meter extra geëgaliseerd worden. Het heeft bijna anderhalf jaar geduurd voordat wij de werken mochten uitvoeren. Dit wachten is echter rijkelijk beloond, want het leger heeft de werkzaamheden in eigen beheer uitgevoerd.

Uiteindelijk is dit een werk geweest, dat in eerste instantie door alle partijen onderschat werd. Binnen deze stroken hadden we namelijk ook nog te maken met 2 moerassen.

Om deze watervrij te krijgen is er veel puin en zand nodig geweest. Uiteindelijk hebben de militairen het karwei helemaal afgemaakt door de zandberm voor RWY 26 te verwijderen, de sloot te dempen en de uitloopstrook voor baan 26 eveneens over 60 meter te niveleren. We voldoen nu niet alleen aan de wettelijke eisen, maar de veiligheid is in alle opzichten verhoogd.

Vliegweekend te Bantheville van 22-24/6

Vrijdagnamiddag zaten we (ik, Magriet en Clo) vol spanning te wachten op onze taxi "Piet"... In een mum van tijd zat zijn autootje volgepropt met het gerief van zijn harem. Piet had al veel verteld over het clubhuis en de leuke tafereelen die zich daar afspeelden.

Toen we uiteindelijk (als laatsten) arriveerden, na een georganiseerde sightseeingtour van Piet, werden we warm onthaald door de sympathieke bende. Een leuke babbel en kennismaking tijdens het aperitief, gevolgd door spaghetti met heerlijke saus à la Wim.

Later op de avond hebben we een plaatsje gezocht in de woonkamer om ons te nestelen met slaapzak. Geert zorgde nog voor een dubbele luchtmatras en we hebben heerlijk geslapen.

Zaterdagochtend een heerlijk ontbijtje, verzorgd door kok S.O.S. Piet. Na afwas en opruim zijn we vertrokken richting vliegveld van Douzy. Daar kreeg ik de eer om mee te vliegen met Wim, ondanks dat dit niet voorzien was.... Krulletjes in de lucht, een droom en ervaring die voor mij uitkwam. Nogmaals thanks hiervoor Wim!

Magriet, Clo en Piet vlogen mee met Tom, terwijl de anderen genoten van het zonnetje. Dankzij een beurtrol, kwam iedereen van de grond die dag... (geen verkeerde gedachten hierbij)

's Middags zijn we gaan eten in de cafetaria van de camping aan de overkant van het vliegveldje. Het eten was lekker en weerom druk keuvelen in

het zonnetje op het terras. Nadien kreeg ik nogmaals de kans om te vliegen met Gerry als piloot en in het aangenaam gezelschap van Hilde en Piet.

Toen werd het de hoogste tijd voor Piet om in het gezelschap van zijn vrouwen, Yvette, Hilde, Margriet, Clo en ik, inkopen te gaan doen voor een heerlijke barbecue 's avonds.

Toegekomen in het clubhuis begonnen we met een heerlijk aperitief en begonnen we met de voorbereidingen ter afsluiting van een stralend zonnige dag.

Na de lekkere barbecue aan de lange tafel in de woonkamer, hebben we een leuke avond beleefd met de nodige grappen en spelletjes onder begeleiding van onze presentatoren Geert en Piet. Schitterend!

Zondagmorgen zijn we na een stevig ontbijt en na het inpakken van onze spullen (spijtig genoeg, het weekend was voorbij gevlogen!), een wandeling gaan maken naar het Amerikaanse soldatenkerkhof (Meuse-Argonne American Cemetery and Memorial). Dit was voor mij echt een kippenvelmoment, maar een must to see. Ik vond het ook super om elkaar tijdens de wandeling beter te leren kennen met leuke babbels.

Bij het vertrek aan het kerkhof waren de weergoden ons echter niet meer zo goedgezind, maar als echte avonturiers hebben we de regen vlot getrotseerd. Nog een stevig middagmaal na aankomst in het clubhuis en dan werd het tijd om afscheid te nemen.

Geert, je hebt echt een prachtig domein! Dank je wel dat we erbij mochten zijn, we hebben er allen echt super van genoten.

Geert, Yvette, Gerry, Hilde, Wim, Wim, Wim, Virginy, Bart, Sef, Tom, Jan.... Allen bedankt voor jullie warme ontvangst, uiteindelijk waren wij wel vreemde eenden in de bijt.

Koester jullie vriendschap & clubverband, dit vind je nog maar weinig! En hopelijk... Tot weerziens!

Pris

PS: "de laatsten is de beste", ook Piet bedankt!

Rondje Frankrijk in 10 dagen

Paul

*W*e hadden al enkele jaren het idee om eens een vliegverlof onder ons tweetjes uit te stippelen. Maar ja, je weet hoe dat gaat. Werk gaat voor, dan begint alles prima te draaien, plots dan komt er dan weer een economische crisis overwaaien, moet je zaken weer bijsturen, mag je weer wat harder gaan werken, bieden er zich weer wat nieuwe opportuniteiten aan, komt er een tegenslagje hier, een meevallertje daar, biedt het leven weer wat nieuwe ontwikkelingen... En zo loopt het leven van een hardwerkende zelfstandige altijd maar doorheen een onvoorspelbaar hindernissen parcours. Maar, dan is er toch een moment dat je zegt: alles en iedereen kan de p... op. We plannen een weekje en hopen op wat positieve meteo. We vliegen er tussenuit...

En zo begon dit jaar dan ons "geplande" 10-dagen Frankrijk rondje. De bedoeling was om iedere dag een "korte" hop te maken naar een nieuwe bestemming. En zo een groot stuk Frankrijk vanuit het RVeetje te exploreren.

Het weer op onze startdag leek in het begin wat roet in het eten te gaan gooien. De meteo was absoluut niet positief voorspellend, maar een degelijke planning en enkele uren "deskresearch" via allerlei meteosites vertelden dat we ergens een slot konden vinden om op een veilige manier onze eerste stopplaats te halen. Calais...

We hadden uitgezocht dat we ergens in de voormiddag vrij zeker doorheen een dreigend front konden geraken en onze eerste hop naar Calais te maken. Verder zag het eruit dat, eenmaal Calais gehaald, de kans zeer groot was dat we diezelfde dag in de namiddag een tweede sprongetje zouden kunnen maken naar Caen. Vlak bij de Normandische historische oorlogsstranden... Dus, zogezegd zo gedaan. We (Elvira en ik en onze bagage voor de geplande 10 dagen) zijn dan maar opgestegen en vertrokken richting Calais. Een relatief vieze en minder-genietbare vlucht tussen de Antwerpse CTR en de Franse grens. Maar dan trok de hemel open. Net zoals we dit hadden aangevraagd aan de Franse weegoden... Alleen de wind in Calais, maar goed, 21Kts lichtjes schuin op de baan, is best nog te doen.

We hadden besloten om Calais aan te doen om te tanken, sanitaire behoeften te presteren en om daar alvast een klein hapje te eten... En dat is allemaal volgens plan verlopen. De sanitaire avonturen hou ik zeer beperkt (buiten het feit dat deze perfect verliepen), de tankbeurt was (gegeven de algemene economische situatie) relatief aangenaam als ervaring en het broodje was alvast een goede aanloop naar de Franse culinaire geneugten die we tijdens het verlof hoopten te ervaren. In ieder geval, na twee uurtjes ontspannen en meteo raadplegen, vertrouwden we erop dat we in één veilige trek voort konden vliegen naar Caen.

Een telefoontje naar Piet (die in de buurt van de Normandische kust ook zijn verlof doorbracht) gaf bevestiging dat hij ons kon oppikken aan de luchthaven van Caen... Uiteindelijk bleek dat hij hiervoor wel een 60 Km diende te rijden. (Voorbeeldje van miscommunicatie want op minder dan 5 Km van zijn vakantieplaats was er ook een vliegveld...).

De vlucht naar Caen verliep perfect zoals gepland. Op een kleine twee uurtjes vliegen langs de Franse kust arriveerden we op de Aéroport International de Caen. Hier mochten we het toestel vastzetten op een grasperk naast de taxiway. En, daar stond Piet ons reeds op te wachten.

We vertrokken samen met Piet naar Honfleur. Een zeer pittoresk dorpje aan de monding van de Seine. Echt de moeite waard. En schijnbaar ook vrij bekend hoewel wij er zelf nog nooit van hadden gehoord... We zochten een hotel op in het centrum en vertoefden twee dagen in het aangename gezelschap van de Piet. Mét de nodige



▲ Pittoresk jachthaventje in centrum Honfleur

Honfleur, pittoreske plaatsjes voor wat leuke sightseeing ▼



cullinaire tussenpauzes, enkele mooie wandelingen en wat sightseeing.

De Normandische kust is zeker en vast één van de mooiste regio's van "La douce France". En, hoewel we een kennismaking met de bekende oorlogsstranden beperkten

▼ Monding van de Seine



tot een bezoek aan Juno Beach (waar hoofdzakelijk de Canadese strijdkrachten hebben gevochten) is het voor mezelf wel een trigger geweest om deze regio ooit nog wat intensiever te verkennen. Misschien iets voor één van de komende jaren.



▲ Canadees Memorial op Juno Beach en daarna een culinaire afsluiter in Honfleur...

Enfin, na twee geplande dagen vertrokken we voor onze volgende hop... Richting Royan. Tegen de Languedoc. Hier hadden we een vliegveld uitgekozen aan de noordkant van de monding van de Gironde. We vlogen in de meest perfecte omstandigheden die je maar kan dromen als piloot. Blue sky, de ganse weg... Geen vervelende controleurs, op een hoogte van 5000 Ft en met een cruise snelheid van 150Kts over de grond. Perfect zicht, geen enkel probleem.

Het vliegveld van Royan herbergde een Waalse club para's die met de lokale club verbroederd zijn. Ze waren wel zeer rustig naar verluid omdat ze de avond voorheen zeer stevig hadden gefeest. In ieder geval werden we daar onmiddellijk verwelkomd door een fenomeen. Een man kwam op ons toegelopen en begon spontaan zijn zelfbouwprojecten van 3 Jodel toestellen te vertellen. Na wat kennismaking bleek de persoon in kwestie 89 jaar oud te zijn. Hoewel we hem die leeftijd absoluut niet zouden toegewezen hebben... Zeer fier vertelde hij dat hij ieder week nog 3 x vloog.



▲ Een kiekje waard, 89 jaar oud en dan nog 3x per week van de grond gaan...
Wie wil er NIET voor tekenen?

In de hangar van de lokale vliegclub stonden enkele leuke dingen bij elkaar. Los van de Jodel van onze eeuwige jonge kennis stond een Nord die mijn aandacht trok. Maar daarnaast (of haast onder) een CriCri twin met electromotoren. Het verbaasde me écht om te zien hoe de Groene Idee ook zijn intrede doet in de luchtvaart. Prachtig toch?



▲ GROEN vliegen, mooi toch?



▲ Het "zonneteras" van het vliegveldrestaurant.
Overigens alweer een perfecte keuken...

Een enorm behulpzame en vriendelijke taxi-driver bood ons aan om een hotel te zoeken in Centrum Royan. We stemden toe en waren verrast toen hij ons op de dijk van Royan dropte voor een hotel waarvan we verwachtten dat het een flinke hap uit ons budget zou scheuren. Niet dus... Het prachtige majestueuse "Grand Hotel de la Plage", centraal gelegen op de dijk van Royan, was zeer budgetvriendelijk. Echt wel een mooie plaats om te vertoeven.

Schitterend gesitueerd met een uitzonderlijk mooi zicht op deze blijkbaar zeer bekende baai. Een mooie uitvalsbasis om op loopafstand de avond door te brengen in het Casino de Royan of op de terrasjes van de overvloedig aanwezige gezellige



▲ GROEN vliegen, mooi toch?

visrestaurants. En, natuurlijk, was dat de bestemming voor die avond. We hadden het geluk een tafeltje te vinden in een prachtig restaurantje, met een fantastische ober naast een pleintje. Op dat pleintje realiseerde die avond een lokale bekendheid een mooie "life" performance met nummers uit de Franse oude doos... Charles Aznavour, Gilbert Bécaud, Georges Brassens, Yves Montand kwamen écht weer even tot hun recht. Onvergetelijk bij een glaasje Franse wijn en een Franse kaasschotel... Maar goed, we zouden hier maar één avond blijven. De volgende dag zouden we vertrekken en parallel met de Pyreneeën richting Lézignan vliegen. Een geplande vlucht van weer een tweetal uurtjes...



▲ Eten op een terrasje met een life optreden er vlak naast. En dan wat Bécaud en Brassens op de achtergrond. Wat wil een mens nog meer?

De volgende ochtend vertrokken we richting Lézignan. Het vliegveld van Lézignan is gelegen op een 15 Km van de Middellandse zee, vlak naast de CTR van Carcassonne. Om dit te bereiken vlogen we 2 uur dwars door Frankrijk, parallel met de Pyreneeën, over de Montagne Noir (uitloper van het Centraal Massief). Vlak achter die Montagne Noir, in een vallei die je dan zeer snel dwingt om te dalen van 6000 voet naar 0 ligt dit mooie en vooral zeer gastvrije vliegveld.

Het enige, het ligt in de lengterichting van de vallei waardoor de beruchte tramontane waait. Een vrij hevige Noordelijke wind die snelheden haalt van continu 23 knopen met uitschieters van 30 tot 25 Kts. Iets waarvoor de toren ons verwittigde. Gelukkig stond de tramontane vrijwel perfect op de baan. Een ervaring apart om met die snelheid te landen. Bijna volgde in final, duwen tot tegen de runway, en dan bijna hooverend als een helikopter het ding neerplaatsen. Op zich geen zeer speciale prestatie moest het niet zijn dat je dan ook nog dient te backtracken op diezelfde runway. Dat is pas een avontuur met een taildragger in je handen... 3 pogingen om het ding met zijn neus uit de wind te halen mislukten. Iedere draai resulteerde in een koppig doordraaien zodat die neus weer in de wind kwam te staan. Tot de bereidwillige torenman via de radio riep: "Attend, je viens t'aider", in zijn auto sprong om de vleugel vast te houden en me te helpen draaien. Eenmaal dat de staart uit die felle wind kwam, was het verder kinderspel om terug te taxiëren...

Mijn vriend die we wilden bezoeken stond ons al op te wachten en had van tevoren ons reeds een veilige hangarplaats geregeld... Huib, die vriend, woont vast in een klein dorpje langs het overbekende Canal du Midi. Het was fijn hem na verschillende jaren terug te zien. Enkele jaartjes verouderd maar levend als God in Frankrijk in een zalige omgeving... Hier bleven we enkele dagen vertoeven en kregen van Huib de nodige rondleidingen doorheen de streek.



▲ Het Canal du Midi verbindt de Middellandse zee met de Atlantische oceaan



▲ Huib's optrekje in het zuiden. Zo oud worden?



▲ Du Vin, du pain et nos amis...

▼ Le Sommail langs het Canal du Midi





▲ Bij een barbecue hoort een Pastis...

Na enkele dagen was het alweer tijd om afscheid te nemen en richting België te vliegen. We planden onze terugvlucht langs het Massif Central. Na een laatste overvlucht over Le Somail en Huib's stulpje namen we heading Lyon/Dijon. We hadden op voorhand gepland om ergens in de buurt van Dijon te overnachten. En, eventueel enkele dagen verder te vertoeven.



▲ Nog 1x over Le Somail en dan heading N...

Ook deze vlucht, volledig afgelegd op een hoogte van 5000-6000 Ft, was er één om nooit te vergeten. Blue sky, perfect behulpzame controleurs (en die heb je eigenlijk wel nodig vermits je een aantal corridors passeert waar je niet doorheen mag) en een zorgeloos snelle vlucht, bracht ons twee uur en half verder tot bij Nuits-Saint-Georges. Hoe zou het ook anders? Het is bekend

terrein, vriendelijke mensen en een prachtige omgeving...

Toen we de ontvangstruimte van het kasteel inliepen stuitte we tegen Jean-Claude. Hij herkende ons onmiddellijk en heette ons op z'n Jean-Claude's welkom. Er werd onmiddellijk een glas Champagne ingeschonken en hij kwam iets later opdruven met een kom frieten. Met een nonchalante "hopla", gaf hij ons te kennen dat we die maar moesten opeten vermits we nog niet gegeten hadden. We voelden ons onmiddellijk weer thuis in deze vertrouwde omgeving en besloten om enkele dagen te blijven. Iets later, we hadden ons toen lekker bij een glas wijn geïnstalleerd op het achterterras, kwam Jean-Claude ons nog even zeggen waar de wagen stond. We moesten hem maar nemen wanneer we er zin in hadden en/of om te gaan eten. Het was net of we waren er nooit weggeweest. La Bergère zoals in de goeie oude tijd...



▲ De watermolen, eten op z'n Frans... We hebben zeker en vast een onvergetelijk verlof gehad. Mooie vluchten, prachtig weer, onvergetelijke momenten en... een vliegtuig dat fantastisch heeft gepresteerd. We hebben amper last gehad van performance problemen. Een volgetankt toestel, mét voor 10 dagen bagage, mét twee personen aan boord, mét extreem hoge temperaturen en vaak op grasbanen,



▲ Welkom op z'n Jean-Claudes...

's Avonds speelden we taxi naar een restaurant voor 3 Engelse piloten die het hotel net hadden ontdekt. Ook een leuke avond in het centrum van Nuits... Een dag later hadden we de plannen gemaakt om in het "Rode Huisje" te gaan eten. Jammer genoeg was het gesloten en zijn we richting de Watermolen geweest. Daar hebben we onze laatste avondmenu genoten. De dag later zouden we vetrekken naar België. Maar via een tussenlanding in St-Hubert. En zo zat het er op... 10 dagen hebben we genoten van ons verlof, genoten van onvergetelijke vluchten en genoten van alles en iedereen die we waren tegengekomen.

heeft het vliegtuig niet één maal een blijk gegeven van problemen. De take-offs, de landingen, het klimmen naar hoge altitudes, de snelheid van gemiddeld 150 tot 160 Kts (tegen 67% powersetting) en dit met een gemiddeld verbruik van 27 liter over de 13 uur totale vliegtijd, doet me allen maar bevestigen dat ik een zeer goed en mooi toestel heb gemaakt. Ik hoop op deze manier nog vele vakantie-uren te mogen beleven..

Paul

De 36^e airshow op vrijdag 14 en zondag 16 september, tevreden kijk ik er als organisator op terug en er zijn zeker een aantal zaken die over deze show te vertellen zijn...

Het weer was opnieuw een voltreffer waar we de goden voor mogen danken. Op vrijdag was er een kleine doch fikse bui, maar dat kon de pret bij zonsondergang niet bederven en al knallend gingen we de nacht in. Het is niet makkelijk om veel variatie te brengen in acts met vuurwerk omdat ze in Europa gewoon nauwelijks voorkomen, maar het Swip Team en Crazy One Brendan O'Brien zorgden letterlijk en figuurlijk voor vuurwerk. Op zondag klaarde de hemel helemaal open en de zon stond ons bij gedurende de hele dag, hetgeen resulteerde in een prachtige show met een zeer goede publieke opkomst, waarmee we allemaal heel blij mogen zijn.

Als we iets niet mogen vergeten is dat blijvende inzet en hoop vroeg of laat wordt beloond. Wanneer je jarenlang energie investeert in bepaalde deelnemers die altijd onhaalbaar lijken en die dan toch plots boven de Hechtelse Heide hangen is dat elke keer opnieuw een kippenveld-moment. Voor mijzelf waren dat de voorbije jaren zonder twijfel de deelname van de Patrouille de Suisse en de Vulcan, maar dit jaar zorgde de B-52 voor deze rilingen.



Foto: Patrick MARQUENIE

We zijn in het verleden altijd dolblij geweest met de deelname van de Amerikaanse B-1 in de show, maar de B-52 stond al heel lang op ons verlanglijstje en als dat dan wordt gerealiseerd is dat geweldig!

Ook het blijven samenwerken met collega-organisatoren in Europa is ook dit jaar een meerwaarde gebleken. Met Lens en ILA Berlin op zondag, Den Helder en Leuchars op zaterdag en Jersey op donderdag zit het derde airshow weekend van september goed gevuld, maar door mekaar als partners te zien en niet als concurrenten kunnen er mooie dingen ontstaan. Bijvoorbeeld de Viggen en Tunan die we samen konden halen door de samenwerking met Jersey, de Aerostars en Breitling Jet Team die op zondag in Lens zouden vliegen en uiteraard de B-52 die op zondag in ILA vloog als absoluut hoogtepunt.

Bepaalde deelnemers kan je door een dergelijke samenwerking overtuigen naar Sanicole te komen, maar ook financieel is het interessant als kosten kunnen gedeeld worden. Toch is het ook heel fijn om te zien dat deelnemers Sanicole op zich erkennen en absoluut willen terugkeren omwille van de sfeer en de fijne familie-omgeving waarin ze terecht komen en dat is de verdienste van iedereen die aan onze show meewerkt. Een mooie anekdote hieromtrent is zonder twijfel het verhaal rond de Canadese Skyhawks. In het voorjaar namen ze contact om te zeggen dat ze de toestemming hadden om terug naar onze show te komen, maar al snel moest ik hun melden dat er geen budget voor handen was om 16 Canadese vrienden het kanaal over te vliegen. Een maand was het stil tot ze opnieuw contact namen met de vraag of ze echt niet mochten komen als ze alles zelf betaalden, want ze wilden echt graag terug naar Sanicole komen. Dit is een bewijs dat onze gastvrijheid zowel naar deelnemers, maar ook naar bezoekers toe één van onze belangrijkste troeven is en zal blijven om ervoor te zorgen dat piloten en bezoekers elk jaar willen terugkomen naar Sanicole.

Een trend die we naar de toekomst toe meer en meer gaan zien zijn de budgettaire beperkingen bij de militaire overheden in Europa, waardoor het aantal militaire deelnemers in het totaalbeeld van de show wordt beperkt. Waar vroeger makkelijk 75% werd ingevuld door deze groep, is dat nu nog minder dan de helft. Maar dat heeft het voordeel dat we de kans krijgen om meer nieuwe civiele talenten te ontdekken. Voor dit jaar denk ik dat we zeer aangenaam verrast waren



Foto: Patrick MARQUENIE



Foto: Patrick MARQUENIE

door het nieuwe Pitts duo uit Engeland en ook de eerste Zweedse deelname ooit aan onze show vraagt om een vervolg te krijgen.

Gedurende de voorbije 36 jaren hebben wij als organisatie en als mensen sterke en soms heel sterke persoonlijke banden opgebouwd met bepaalde deelnemers en teams in de airshow wereld. Eén van de sterkste banden bestaat zonder twijfel met Jacques Bothelin en het Breitling Jet Team, iemand die de ultieme weerspiegeling is van professionalisme, veiligheid en perfectie, eigenlijk het ideale voorbeeld voor elke airshow piloot. Dit jaar was hij voor de 19^e keer present in Sanicole en hij wou er absoluut bij zijn, want de tournee van het Team naar China liet hij starten vanaf 1 oktober om Sanicole als orgelpunt van het Europese seizoen te vliegen. Op vrijdag kwam in het midden van hun display de korte bui voorbij, waardoor ze voregtijdig hun demo moesten beëindigen, maar ons hart bleef even stilstaan op zaterdagavond.

De gemoedelijke sfeer die er hing sloeg kortstondig om in een ijzige stilte, want het nieuws kwam binnen dat één van de toestellen op hun terugweg vanuit Den Helder was gecrasht. Zowel de crew van de Seaking als de brandweer Kleine Brogel gingen direct in stand-by, maar gelukkig kwam al snel het bericht dat beide inzittenden ok waren en de resterende 6 jets veilig geland waren in Kleine Brogel. Het team keerde snel na de landing richting Sanicole en we waren best emotioneel en blij om hun veilig en wel terug te zien, waar heel open en professioneel over het voorval gesproken werd. Het team vertrekt nu voor meer dan een jaar naar China, maar normaal gezien hebben we in 2014 het voorrecht om deze



Foto: Patrick MARQUENIE

vrienden terug in Sanicole te mogen verwelkomen!

Tot slot wil ik ook nogmaals iedereen bedanken voor hun trouwe inzet en motivatie die er opnieuw voor zorgde dat dit alweer een geslaagde editie werd. Alle vrijwilligers bepalen mee het gezicht van ons evenement en zijn de reden waarom mensen elk jaar terugkomen naar Sanicole: van parkeerwachters tot stewards, van ticket- en programmaverkopers, van catering tot VIP, van marshallers tot OPS-team, van verplegers tot brandweerleiden, van medewerkers in Kleine Brogel tot de mensen van de gemeente Hechtel...



Foto: Patrick MARQUENIE

Het was opnieuw een eer om met jullie allemaal te mogen werken en ik hoop dat we dit als team in de toekomst kunnen blijven doen, want het is uniek wat we elk jaar in Sanicole realiseren !



Foto's: Patrick MARQUENIE



Een drietal maanden geleden meldt Lieven tussen de soep en de patatten dat hij terug naar Duxford gaat in het begin van de maand juli. Ondertussen ben ik al 30 jaar getrouwd met een avonturier dus, denk ik oké, even een weekendje naar de meeting, alles zo in een wip geregeld maar dan ben ik blijkbaar toch nog niet genoeg vertrouwd met de vliegerij.



De voorbije twee jaar was ik al meegevlogen (= bij slecht weer zoals in 2010 en 2011 in extremis de auto nemen, overnachting boeken in de buurt van Calais om 's anderendaags de shuttle te nemen om met de auto tot in Duxford te komen) en ik vond het een fantastische ervaring: prachtige locatie middenin de heuvels van Cambridgeshire, oude oorlogsvliegtuigen die tussen de donderwolken acrobatische toeren uitvoeren, 'english nurses' in vol ornaat – make up, haar netjes opgestoken – en op het eind van de meeting een fly-over van een eskader spitfires in het gezelschap van een paar B ..., ook als niet vliegfanat blijft dit een 'bewogen' ervaring ... maar ik wou wel een jaartje overslaan en bovendien wie ben ik tegenover het gezelschap van een eskader vliegfanaten.

In de loop van de volgende weken hoor ik wilde plannen over het opzetten van Zweedse tenten, kamperen in het pittoreske Fowlmere, slots aanvragen, ... maar vliegen blijft een avontuur ... is het niet het slechte weer dan is er een onverwachte getuige voor een huwelijk nodig, een overlijden in de familie m.a.w. de Cherokee six is niet gevuld dus wil ik mij wel 'opofferen' om de drie resterende manschappen toch te vervoegen.

Paul ken ik niet zo goed, 'alleen van horen zeggen', maar als ik hoor hoeveel vliegers die man heeft dan ben ik dadelijk kandidaat om niet de oversteek naar Engeland maar zelfs naar de States met hem te maken. Piet vliegt ook mee dus als dat geen

pluspunt is. Die heb ik ondertussen wel leren kennen. Pelzies verzekerd. Oké, Lieven arrival slot in extremis verkregen, afspraak op vrijdag 29 juni. De laatste dagen internetsites afgespeurd om toch maar ergens een betere weersvoorspelling te vinden maar uiteindelijk ziet het er op d-day redelijk uit dus off we go.

Wat nemen we mee? In de Cherokee is plaats genoeg en dat heeft zijn voor- én nadelen. Het steekt niet op een kilootje dus misschien een reserve-tent, een reserve-vuurtje, een reserve-i-pad, ... het maakt niet uit. Zoals afgesproken op vrijdagmiddag vertrek in Sanicole. Weight en balance oké, twee tenten, twee i-pads, twee vuurtjes, vier luchtmatrassen, 6 zeteltjes, een overlevingspakket (= esbit in style voor de kenners....), wijn, bier, bbq vlees, sla (een vrouw is mee dus vitamines verzekerd) en een plooietsje.

Mooi vluchtje naar Calais, over de white Cliffs of Dover, basic service in zuid-engels, cockney en tal van andere engelse accenten om tenslotte via Barkway VOR in Fowlmere te landen. Tenten opzetten, luchtmatrassen uitrollen of opblazen, aperitiefke uithalen en ondertussen de één-maal-te-gebruiken bbq proberen leven in te blazen. Met een ex-para en professioneel ex-kampeerder in de buurt geen problemen natuurlijk.

Genieten bij zonsondergang op Fowlmere tussen het koolzaad en onder de vleugels van de N164LL in gezelschap van Duitse, Tsjechische en Keiheuvel piloten ... we voelen ons weer 21 !!!

Paul is para geweest dus die heeft wat meer discipline en gaat op zoek naar iets meer dan een petieterig lavabootje om de tanden te poetsen en loopt bijna



verloren tussen de hangars en nadars in Fowlmere maar is uiteindelijk degene die tenminste netjes proper in zijn tent kruipt.

Gelukkig passeert in de loop van de nacht een stevig onweer, komt het gekletter en gedonder van overal en is het achteraf niet meer te achterhalen wie de luidste snurker was.

Een frisse morgenstond, koffietje en weg zijn de vliegeniers voor hun hopje (2 miles!) naar Duxford. Zo te zien zijn zij de enige echte 'die hard' piloten want de rest van het kampement vertrekt met een busje naar de meeting. Na het uitzwaaien van de mannenclub passeert nog een stevige regenbui en dan probeer ik mijn plooi fietsje open te krijgen om op weg te gaan naar 'Wimpole Estate' en nee Luc niet gekocht, 26 bedienden om het huis-entuintje te onderhouden zouden net iets teveel onze privacy in de war sturen.



Ondertussen genieten Paul, Piet en Lieven van een alweer geslaagde 'Flying Legends' airshow. De Thunderbolt "Snafu" ... voor het eerst voorgesteld aan het kennerspubliek sinds zijn restauratie, inspectie van de flightline, de sfeer van aanstormende Spitfires en alles becommentarieerd door de ondertussen gekende Sean Maffett. Zelfs de weergoden waren hun goed gezind, ze zorgden enkel voor een stortbui tijdens het ontbijt en voor de rest zijn de wit-grijze wolken een magnifieke achtergrond voor het spektakel en de hordes fotografen.



Op het eind van de dag, na een vertraging door een file van Cherokees, Cessna's, Moonies, Robins en een Mustang die problemen kreeg om zijn motor te koelen en een bijna aanvaring met een niet zo galante Engelsman vliegen ze terug richting Fowlmere.

Onze rantsoenen zijn sterk verminderd dus samen op zoek naar iets vast en vooral ook vloeibaar om de maag te vullen. Een stevige pint en lekkere maaltijd in 'The Checquers' en napraten over de alweer geslaagde meeting is een mooie afsluiter van de dag.

In de vroege ochtend tenten afbreken, fiets opplooiën, en klaar voor de terugtocht richting Calais. Onderweg nog wat hulp aan een niet-franssprekende Tsjech (en of hij wel Engels

kon ?) en een mooie vlucht over onze heimat Gent tussen de regenbuien door naar het vertrouwde Sanicole.

"Catherine" "Katryn" alias Katrien met goedkeuring van Lieven.

Vorig jaar hebben ondergetekenden, Cees en Rob, een "rondje" Duitsland gemaakt. Deze trip was zo goed bevallen dat er toen al afgesproken werd om in 2012 deze ervaring verder uit te bouwen maar dan in de richting van Frankrijk.

Een probleem en grote vraag in de kleine luchtvaart is natuurlijk altijd... wanneer is het mooi weer om te gaan voor 4 dagen. We hebben voor de zekerheid het toestel, de OO-LNC, voor 3 opeenvolgende weken gereserveerd voor 4 dagen (maandag tot en met donderdag). Onze keus was de Cessna 172 dit in tegenstelling met vorig jaar de Robin DR 40. De Cessna is ruimer voor de bagage en sneller dan de Robin. De planning was maandag 9 juli, maandag 16 juli en maandag 23 juli.

Op maandag 9 juli stonden we gepakt en gezakt op Sanicole maar met een negatief gevoel over het vliegweer. We hadden afgesproken dat als één van ons er geen goed gevoel bij had we niet zouden vertrekken en dat was die dag zo. Dus gecancelled! We hebben we het nodige doorgesproken maar de vlucht door geschoven naar de week erop.

Maandag 16 juli weer hetzelfde. Bij de kust in Frankrijk was het slecht weer. We hebben nog overwogen om het "rondje" andersom te maken maar dat zag er in de loop van de week ook niet echt gunstig uit.

Laatste kans, maandag 23 juli. Een lot uit de loterij...perfect vliegweer. De weergoden waren met ons.

Om 09:00 op Sanicole en direct een vliegplan ingediend naar Abbeville (LFOI). We wilden klimmen naar FL 100. Geen probleem en vliegplan werd geaccepteerd. De kist eerst getankt en daarna ingeladen. We hadden nogal wat bagage meegenomen omdat we op de vliegvelden, indien mogelijk, bij het vliegtuig in een tent wilden overnachten. Ook kosten besparend.... voor elke overnachting in de tent konden we meer vliegen en daar gaat het toch om.

Take-off en daar gingen we inbound BUN. Bij Kleine Brogel approach

gevraagd om onze klim te mogen inzetten naar FL 100. Toestemming om te klimmen naar 3000 ft. Buiten de Controlezone van Kleine Brogel naar Brussels Info en daar toestemming om te klimmen naar FL 50 toen naar FL 90 inbound AFI en uiteindelijk naar FL 105. Wat een genot en rust om op deze hoogte te vliegen. Je zicht is mijlen ver en je wordt van de ene controller naar de andere verwezen. Via AFI (VOR Lille) richting ABB (VOR Abbeville).

Op een gegeven moment kregen we de informatie dat we onze daling naar ABB konden inzetten. Het loopt van een leien dakje. Je kunt nog niet echt bepalen waar je exact zit maar daarbij is de "Garmin" een voortreffelijk hulpmiddel. Vliegende op 2000 ft hebben we al snel het veld inzicht. Van enig radio contact is geen sprake, ook niet na herhaaldelijk oproepen. Dan maar overhead en met behulp van de windzak bepalen welke baan in gebruik is.

Na een voortreffelijke landing het vliegplan afmelden en tanken. Een kop koffie en dan besluiten we maar door te gaan. Er was niets op het veld te doen.

Onze volgende bestemming was Granville (LFRF), een klein veldje nabij Le Mont St. Michel, waar we een overnachting hadden gepland.

Een mooie vlucht op ca 3000 ft via DPE (VOR Dieppe), Le Havre Normandie Bridge, CEN (VOR Cean) naar Granville. Onderweg werden we keurig geholpen door de diverse grondstations in het Engels.

Op Grandville werd er wel geantwoord op onze oproep en kregen de baan in gebruik opgegeven. Na de landing eerst even aanmelden en de nodige verplichtingen afwerken en dan het wel verdiende biertje.

Het was geen enkel probleem om in onze tent op het vliegveld te overnachten... dus de tent opzetten. We zaten dicht bij het strand en hebben we de benen gestrekt met een flinke strandwandeling langs de oester- en mosselbanken.

Er was een restaurant met een redelijke kaart dus de keuze was niet moeilijk. Het eten werd muzikaal ondersteund



door een band met zangeres die Engels- en Franstalig zong en zeker niet onverdienstelijk. Onze avond werd mooi op- en ingevuld. Daarna in de tent en genieten van een goede nachtrust.

De volgende ochtend, dinsdag, redelijk op tijd uit de veren. We hadden een ontbijt "besteld" tussen 09:00 en 09:30 maar de "juffrouw" kwam maar niet opdagen. Dan maar zonder ontbijt weg.

Eerst tanken en dan uitboeken. Pech... er was een notam dat er voor 12:00 lt niet gevlogen mocht worden ivm werkzaamheden nabij de baan. Alleen lokale vliegtuigen mochten vliegen en dat gebeurde ook en wij maar wachten. Maar goed, klokslag 12:00 draaide de motor en de checks waren afgewerkt, dus take-off naar Guiscriff-Scaer Airport (LFES), een klein vliegveldje in Bretagne. Natuurlijk eerst een 360 rond Le Mont St. Michel en dan direct naar Guiscriff. Ook hier wordt onze radio oproep niet beantwoord....maar we kennen de procedure.

Na de landing drinken we in het clubgebouw wat fris en komt de havenmeester, een jonge vrouw, die redelijk Engels spreekt. We kunnen geen brandstof krijgen daar omdat er het volgende weekend een airshow gepland staat. Ze is zo vriendelijk voor ons te bellen naar de volgende bestemming of we daar kunnen tanken en dat wordt positief beantwoord..... geen probleem.

Starten, taxiën, checks en op weg naar La Baule (LFRE). Een mooie vlucht over natuurgebieden en een stuk Atlantique. Bij de oproep naar La Baule krijgen we keurig in het Engels antwoord en kunnen de landing inzetten. Na de landing de formaliteiten en we kunnen



onze tent op het vliegveld opzetten. Maar eerst een biertje.

We zijn redelijk vroeg dus we besluiten naar het strand te wandelen. Het is een flinke wandeling maar de boulevard is de moeite waard. Eerst wat drinken op het strand en dan een pizza eten op de boulevard en een sandwich kopen voor de volgende ochtend..je weet maar nooit. De terugwandeling verteert het genuttigde uitstekend.

de dames en heren van de diverse verkeersleidingdiensten.

Al snel hebben we het veld in zicht en uiteraard geen reactie over de radio. Een lange baan dus geen enkel probleem voor de Cessna.

Op het veld is niemand aanwezig en tanken was dus niet mogelijk.

oppakken. Onder Orleans door en over de Loire naar het veld. Na geruime tijd krijgen we het veld in zicht maar geen radiocontact. Landing ingezet en even later staan we op de grond. Het is een clubveldje waar wel enkele mensen aanwezig waren. Uiteraard ook hier eerst het wel verdiende biertje.

Tanken was mogelijk echter wel tegen contante betaling. We hebben dat direct gedaan omdat men niet wist of er de volgende ochtend iemand aanwezig zou zijn. Tent opzetten geen probleem.

We konden een lift krijgen naar het stadje waar we wilden eten. Eerst een broodje en wat fris gekocht voor de volgende ochtend. Een eetgelegenheid had nogal wat voeten in de aarde maar we vonden toch wel iets echt Frans. De wandeling terug was redelijk zwaar.... het vliegveld lag toch wel zo'n 150 meter boven het stadje. Maar.... goed voor de spijsvertering.

Daarna was goede raad goedkoop. Gewoon slapen.



In de tent en weer genieten van de welverdiende nachtrust.

Woensdagochtend...redelijk op tijd eruit en de zaken weer inladen. Tanken, betalen en weer klaar voor de volgende bestemming Saumur (LFOD).

In één rechte lijn zonder behulp van VOR's naar de bestemming. Over Nantes en deels langs de Loire. Onderweg worden we goed en in het Engels bijgestaan door

Wat later komt er een Pilatus voor wat para droppings maar verder niets.

Op naar de eindbestemming van die dag..Joigny. Ook hier een rechte track en geen VOR's die ons helpen maar gewoon de kaart vergelijken met wat je moet zien en natuurlijk "Garmin".

We hadden gepland over het vliegveld Tours te vliegen maar dat werd niet toegestaan. We moesten over checkpoint "N" en "NE" daarna richting Blois en daar onze track weer

Donderdagochtend. De laatste dag. We staan op en we zien alleen maar mooi vliegweer. We eten en ruimen dan alles weer op. Niemand aanwezig op het vliegveld dus gaan we maar.

Richting Reims Prunay (LFQA) wat onze volgende bestemming zal zijn. Hierbij weer gebruik gemaakt van de ter beschikking staande VOR's. Als eerste TRO (Troyes) en dan REM (Reims) waar we dan Reims Prunay oproepen en als verwacht antwoord krijgen. Landing ingezet en melden bij de havendienst. Tanken en dan de laatste zaken regelen.

Niet vergeten..vliegplan want we gaan weer grensoverschrijdend.

Het laatste Franse broodje gezond gegeten en dan de laatste track naar Leopoldsburg (EBLE).

Via Charleville-Mezières, BFS (VOR Florennes), FLO (bekende VOR) naar Beverlo.

Na een geslaagde landing op Sanicole beëindigen we een fantastische week.

Cees en Rob

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

AvMap EKP-5

- Groot 7" (17,8 cm) TFT scherm
- Zeer gebruiksvriendelijk
- Li-ion batterij, 3-6 uur gebruiksduur
- Jeppesen Navdata (Europa)
- Terrein, obstakels, VRP's, TAWS, ...
- VFR & IFR approach kaarten
- Interface voor autopiloot, traffic, ...
- Gewicht: 400 g



**VFR & IFR
 APPROACH
 KAARTEN
 STANDAARD**

**Bezoek onze showroom
 voor een demo**

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
- **NU MET SYNTHETIC VISION OPTIE**



Bose Headset A20

Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING
 Tel: 056/43 16 26

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

email: info@lambert-aircraft.com



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM
Whatever your mission, always fly Mission®