

FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicola Hechtel-Eksel

40

Elfde jaargang
Februari 2013



Woordje van de voorzitter

Een goede gezondheid is de animator om projecten aan te pakken, om er op uit te trekken, om plezier te maken, om samen iets te ondernemen.

Positiviteit, dat is wat wij u wensen voor 2013.

Laten we proberen een wending te geven aan de recessie.

Daarom zijn we in 2012 met een groep enthousiaste leden begonnen met lange termijnplannen op te stellen voor onze club. De realisatie hiervan moet voor een gedeelte al vorm krijgen in 2013.

De hoofdgedachte is samen iets realiseren, dat levensvatbaar is in de toekomst. Hierbij gaan we niet uit van bureaucratische beperkingen en starre regels, maar we willen met de kennis en mogelijkheden die er vandaag de dag zijn, inspelen op de wensen van onze leden.

Het motiveert ons enorm dat we door een vernieuwde aanpak weer een behoorlijke groep nieuwe leden hebben bijgekregen, die eraan bijdragen onze club levendig te houden.

Ik wens jullie allemaal een goed vliegjaar.

Nicole Plees
Voorzitter

De 10^{de} Wing in de kijker

Francis Bensch

Bij onze burens in KB is er feest dit jaar. Wat zeg ik? Over enkele dagen vieren ze daar hun 60^{ste} verjaardag; Happy birthday, met onze aller hartelijkste wensen voor many happy flights and landings...

Want ook vandaag nog en met 60 jaar ervaring, worden de stelregels van de eerste korpscommandant, Kolonel Vlieger Graaf Yvan Du Monceau de Bergendal steeds hoog in het vaandel gevoerd.

Sta me toe deze stelregels even te citeren:

1. De verplichting van het individu om steeds te streven naar een topprestatie binnen de eigen groep.
2. De hoge waarde van een gedreven teamspirit en de absolute noodzaak om als team steeds een hecht blok te vormen.

Over speciale activiteiten naar aanleiding van deze verjaardag is me tot nog toe niets ter ore gekomen.

Het zou me trouwens niet verwonderen moest deze verjaardag op een discrete manier binnenskamer worden gevierd in functie van de operationele opdrachten die actueel aan de eenheid worden opgedragen.

Dit citaat heb ik even geleend uit de inleiding die Kolonel Vlieger b.d. Louis Reeckmans, voormalig bevelhebber van de vlieggroep in KB schreef voor zijn boek Duke en de 10^{de} Wing 1952-1954. Met dit werk tracht de auteur zowel de figuur van Duke Du Monceau als de start van de eenheid in een niet zo eenvoudige periode in het daglicht te stellen.

INHOUD



1. Bij de cover:
Op bezoek bij Sanicole, Glasair III met Wankel motor
2. Woord van de voorzitter
10e WING in de kijker
3. Een weekend net als de andere?
4. Sanicole heeft elektriciteits profiel...
5. Clubnieuws/OPS: ELT test
Wist U dat
Agenda 2013
Daar stond ik dan en keek ernaar
6. Clubnieuws: vervolg
- 7 - 10. Uitstap van de vliegclub naar Italië

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

Dit 64 bladzijden tellend boek in A4 formaat, volledig in kleur gedrukt op kwaliteitsvol papier zal vanaf 23 februari verkrijgbaar zijn.

Wie dit werk wilt bestellen stuurt liefst een e-mail, met vermelding van zijn adres naar louis.reeckmans@skynet.be en maakt 25 Euro over op rekening BE 68 7554 2623 5534 - BIC AXABBE22 op naam van Reeckmans Gustave Louis.

Francis

Een weekend net als de andere?

Karel Vranken

Tegenwoordig hebben we voldoende informatie over het weer, zodat we elke ochtend kunnen beslissen in welke richting we zullen gaan om te genieten van zon, wind en water.

Dit is nog niet mogelijk voor organisatoren van fly-ins. Nochtans is de activiteitenkalender in de eers volgende maanden goed gevuld. Ik tracht om zo veel mogelijk evenementen bij te wonen. Slechts een paar dagen voordien beslis ik om al dan niet deel te nemen. Als liefhebber voor zonnige landschappen besluiten ik en mijn trouwe compagnon Bart om naar de plaats met de beste weersvoorspelling te gaan.

Dus, dezelfde dag dat Popham werd georganiseerd was er ook een fly-in op Gap LFNA waar Remi Guerner zich om ons bekommerde. Bart was er met zijn unieke Delta1 en ik met mijn monowiel F-PKRL. We werden op een ongelooflijke manier in de watten gelegd. Geloof me, aan spijs en drank hadden we zeker niets tekort. We overnachtten er en op zondagochtend nam ik Bart mee als passagier in de Europa voor één van de mooiste reizen ooit. De "Tour des Ecrins" rond het nationale park in de Alpen met toppen van meer dan 12000 voet. Van Gap gaat het omhoog naar het stuwmeer van "Serre Ponçon" en het vliegveld van Saint-Crépin (Mont-Dauphin). Vervolgens noordwaarts naar Briançon nabij de Italiaanse grens. Verder naar het noordwesten, tussen de Galibier en de Meije, over de col du Lautaret. In het westen keken we neer op de altiport van L'Alpe d'Huez. Tot slot gingen we richting zuiden over de ravijnen, richting Grande Tête de l'Obiou, Pic de Bure en Gap.

In de namiddag besloten we om zo noordelijk mogelijk te gaan omdat er mogelijk regen en wind kwam uit Engeland naar het vasteland.

Met een groeiende tailwind (tot 25knts) kwamen we snel in Pirmasens EDRP. Wind 210° 21 knts gusts tot 28knts, maar niet cross, zodat we een korte landing maakten. Uitstekende gastvrijheid! Hangar en eten zonder kosten. Alleen landingsvergoeding (5 Euro) en Mogas op het tankplatform. We verbleven gratis in het clubhuis in een kraaknet militair logement met douche.

Op maandagochtend kwam de havenmeester die ons begeleidde bij ons vertrek, ons gratis broodjes en koffie brengen. In ruil hiervoor hebben we wel moeten beloven dat we naar hun volgende fly-in, begin september, zouden komen.

Toen op 1 september bleek dat we onze geplande uitstap naar Engeland niet konden waarmaken door het slechte weer, was de keuze snel gemaakt om naar Pirmasens te gaan om onze eerder gemaakte belofte in te lossen. We vertrokken naar het oosten.

Toen we in de voormiddag aankwamen op Pirmasens, ontvingen we tickets voor eten en drinken, en ditmaal mochten we naar het tankplatform om bij te tanken zonder een cent te betalen.

Na een geslaagde overvlucht in de late namiddag vlogen we naar Breitscheid EDGB waar Bart te gast was voor de airshow op zondag. Onderweg maakten we een low-pass over het vliegveld van Dierdorf EDRW waar toevallig een fly-in was. Over de radio vroegen ze ons te landen en een tijdje te blijven, wat we helaas niet konden doen, maar we beloofden om een stop te maken op zondagmiddag.

Bij aankomst op Breitscheid was er al iets te zien. Het vliegveld was opgesplitst in twee grote delen aan weerszijden van de landingsbaan. Een deel voor deelnemers en publiek, de andere kant voor bezoekers.

Bart met zijn Delta1 werd naar de beste plaats geleid terwijl ik moest stoppen toen ik hem volgde. Nog steeds in contact met de toren vermeldde ik dat we in formatie vlogen! Ja, de Europa zou gezien worden in goed gezelschap, als buurman van de Trojaan.



Naast een deelnemersbadge met de naam van het hotel erop, waar ik zou slapen ontving ik ook tickets voor spijs en drank. Bijtanken was ook een geschenk, maar dat moest plaatsvinden in Siegerland (in de nabijheid).

Na wat bier in gezelschap van de stewardess van "Tante JU" (die sliep in hetzelfde hotel als we deden!!!), gingen we gelukkig naar bed: zoals wij in het Vlaams zeggen: een kinderhand is snel gevuld.

De volgende ochtend heb ik de F-PKRL gepoetst om mijn trots aan de menigte te laten zien.

In de namiddag kon ik, zoals afgesproken de show beginnen in formatie met Bart. Na een tijdje moest ik rechtstreeks naar Dierdorf vliegen terwijl Bart zijn show vloog. Afspraak was dat we elkaar zouden terugzien in Dierdorf nadat hij had getankt in Siegerland.

Dierdorf, een prachtig zonnige plek waar we eens te meer met de rode loper werden ontvangen. Tickets voor gratis "bier und wurst". Maar we moesten nog terug naar huis vliegen, dus ik was op zoek naar een grote coupe aardbeien. Ondanks onze waardeloze tickets werden we door een charmante dame met dienst in de watten gelegd en kregen we onze coupe aardbeien gratis en met sympathie.



Het bier dat we dronken bij aankomst in onze thuisbasis (Trappist van Westmalle is mijn voorkeur) smaakte nooit zo goed.

Indien Sywell waar we vorig jaar waren, en initieel onze bestemming, volgend jaar zorgt voor een betere meteo, zullen we niet nalaten om er bij te zijn. Bij deze alweer een gemaakte belofte...

Karel Vranken. F-PKRL

Sanicole heeft een elektriciteitsprofiel !

Gert Hendrickx

Dankzij de pro – deo bijdrage van Energcon, een bedrijf gespecialiseerd in energiemonitoring, werd het elektriciteitsverbruik van Sanicole aan de monitor gelegd.

We krijgen regelmatig facturen op basis van de meterstanden, maar eigenlijk wisten we niet of die meterstanden klopte, wanneer we de stroom juist verbruikten én welke apparaten hiervoor verantwoordelijk zijn. Met een jaarverbruik dat overeenkomt met ongeveer 6 gezinswoningen en een elektriciteitskost van +/- 5.000 euro per jaar, wilden we dat toch eigenlijk wel eens in detail onderzoeken.

Door flexibele meetklemmen te plaatsen, heeft Energcon het verbruiksprofiel gelogd.

Onze elektriciteitsmeter in hangar 1, is een meter die op het militaire net gekoppeld is en dus niet op het net van Eandis of Infrac zoals we gewoon zijn.



Wat heeft dit ons alvast geleerd ?

1. De meterstanden kloppen effectief.
2. Het verbruik situeert zich voor meer dan de helft in de stille uren (nacht en weekend) en we hebben geen nachttarief !
3. De vermogenspiek ligt rond 10 kW
4. Een "baseload" vermogen van 3 kW is continue in gebruik en is de oorzaak van 75 % van het verbruik.

We hebben daarom alvast een aanvraag gedaan bij de militaire overheid om een dag/nacht teller te mogen installeren. Dat zou ons alvast veel kunnen besparen.

Om het piekvermogen op te sporen, hebben we getracht om alle hangarspots tegelijk aan te schakelen. Dit heeft ons onverwachts geleerd dat in deze situatie de som van de lekverliezen te groot wordt voor de veiligheidsschakelaar in de elektriciteitscabine op het schietveld.

We kennen nu dus de oorzaak van het uitvallen van de stroom op bepaalde momenten. Geen veiligheidsrisico, geen overbelasting, maar een signaal dat er lekstromen zijn. Samen met Gerry pogen we dit op te lossen.

Daarnaast zijn we nu op zoek naar de toestellen die verantwoordelijk zijn voor het continue verbruik. Uiteraard moeten we dan denken aan de koeling, en dat bekijken we zeker zodra er duidelijkheid is over de nieuwe bierleverancier. Maar ook de koffiemachine is schuldig gebleken. Uitschakelen dus wanneer het niet echt nodig is, of waarom niet vervangen door een kleinere koffiemachine voor de luwe periodes? Alles wat continu aangeschakeld is, wordt onze vijand !

We wensen alvast Energcon van harte te bedanken voor hun service. Jullie mogen zeker mee in de lucht voor een luchtfoto van uw nieuw bedrijfsgebouw in Aarschot !

www.energcon.be

Gert Hendrickx

Geert

ELP-test

Voor het afnemen van een ELP-test hebben wij mevrouw Nys gecontacteerd.

Donderdag 31 januari 2013 neemt zij in het clubhuis vier clubleden de ELP-test af. De test bestaat uit vier onderdelen en duurt ongeveer 45 minuten.

1. Interview over eender welk onderwerp. Het onderwerp mag de kandidaat zelf kiezen. Hierbij worden enkele vragen gesteld om te horen hoe een kandidaat het antwoord formuleert. Het is geen theoretische test, enkel het begrijpen van het Engels wordt beoordeeld.
2. De kandidaat krijgt een foto te zien en moet vertellen wat er op de foto staat.
3. De kandidaat moet een tekst voorlezen.
4. Een meerkeuze test. De kandidaat krijgt enkele zinnen waarin een woord ontbreekt. Uit 4 woorden moet het best passende woord gekozen worden.

Indien er meer clubleden zijn die de test willen afleggen laat dit dan voor

AGENDA 2013

2 Februari	werkdag 9-14.00u.
7 Februari	info havenmeesters 19.30u.
2 Maart	werkdag 9-14.00u.
6 April	werkdag 9-14.00u.
29 April t/m 4 Mei	Vliegweek Bantheville
1 Juni	Vliegrally
6 Juli	werkdag 9-14.00u.
3 Augustus	werkdag 9-14.00u.
13-15 September	AIRSHOW
26-29 September	Uitstap Italië/Zwitserland
5 Oktober	Infomiddag Opleiding 14.00u. Helpersfeest
22 December	Winter Barbecue
23 December tot 3 Januari 2014	EBLE GESLOTEN

31 januari 2013 weten. Wij geven de namen door aan mevrouw Nys en u wordt benaderd.

Daar stond ik dan en keek er naar....

Op 29 december in de late namiddag dacht ik echt het is zo ver. De Aliens hebben Sanicole gevonden en zoeken achter de delta 1 van Bart.

't Is trouwens niet de eerste keer dat de F-PGHV aanzien wordt als een UFO.

Ondanks het feit dat het Belgisch meldpunt voor dat soort "Flying objects" formeel is en er van buitenaardse wezens geen sprake kan zijn had ik echt mijn twijfels bij het zien van het fenomeen dat ik op deze foto kon vastleggen.

Het bevond zich in de onmiddellijke omgeving van ons veld, in de as van de runway en op het ogenblik dat de infrastructuur wegens de eindejaarsfeesten gesloten was... Te veel elementen om in eerste instantie te geloven in het toeval. En toch... Noch de delta 1 noch Bart noch eender welk soort buitenaards wezen heeft iets te maken met dit verschijnsel.

Puur natuur, wel zeldzaam maar overal ter wereld voorkomend is dit Fallstreak hole.

Het is een circelvormige of ovale opening die kan voorkomen in cirro-

cumulus of altocumuluswolken. Het ontstaat wanneer de temperatuur van het in de wolken aanwezige water onder het vriespunt daalt maar het water nog niet bevroren is door het ontbreken van deeltjes waarop ijskiemvorming plaatsvindt. Als zich dan ijskristallen vormen zal dit een domino-effect hebben waardoor de waterdruppels rond de kristallen verdampen en er zo een gaai in de wolk ontstaat.

De zeldzaamheid en de ongewone verschijningsvorm enerzijds en de weinige aandacht die aan Fallstreak holes wordt geschonken anderzijds zorgen er voor dat ze heel dikwijls verward worden met of toegeschreven worden aan UFO's. En is dat laatste nu net niet mijn eerste gedacht?

Gelukkig brachten de facebook pagina van weerman Ruben Weytjens en wikipedia wat later op de dag een wetenschappelijk verantwoorde uitleg die ik graag met jullie deel.

Francis



Wist U dat :

- we als club dit jaar voor een groot aantal uitdagingen staan
- we de clubtoestellen door middel van de computer gaan reserveren
- er een aparte ruimte gaat komen voor de havenmeester
- deze functie door een groot aantal clubleden gaat worden ingevuld
- er een jaaragenda wordt opge maakt met daarin de dagen waarop men als havenmeester of gemachtigd persoon gaat functioneren
- het veld hierdoor voortaan alle dagen van de week kan zijn geopend
- er nog naarstig wordt gezocht naar een uitbreiding van de clubvloot
- inmiddels een Robin diesel, een LSA Sportcruiser en een LSA Evector zijn getest
- de definitieve keuze zeker nog niet is gemaakt
- er ook voor de LNC nog diverse opties open zijn
- de eindejaarsbarbecue een groot succes was en zeker voor jaarlijkse herhaling in aanmerking komt
- in Bantheville een gezellig samenzijn plaatsvond tussen Kerst en Oud/Nieuw
- de Nieuwjaarsreceptie door een groot aantal leden werd bezocht
- hier veel goede voornemens werden besproken, variërend van gezonder leven, minder eten/drinken tot het plannen van meerdaagse vluchten over geheel Europa
- het jaar 2013 (ondanks de 13 erin) hopelijk voor iedereen veel voorspoed en heel veel vliegplezier met zich brengt



VVMV

Vorig jaar hebben wij met unanieme stemmen besloten, alle clubleden van Aeroclub Sanicole, lid te maken van het VVMV. Alle aanwezigen waren het er namelijk over eens, dat het VVMV voor alle aangesloten leden een goede vertegenwoordiger/gesprekspartner is bij overheden en instanties.

Aeroclub Sanicole stelt als regel dat een vliegend clublid een persoonlijke verzekering dient af te sluiten via de club bij Aviabel of via de club bij het VVMV. Hierover hebt u onlangs informatie ontvangen.

Ieder clublid maakt zelf de keuze voor welke optie hij/zij kiest.

Van het VVMV lidmaatschap en de persoonlijke verzekering die via het VVMV is afgesloten krijgt u per mail een bevestiging.

Vlucht van 1 uur met instructeur aan boord

Deze vlucht is een van de drie voorwaarden, waaraan een piloot moet voldoen om zijn bevoegdverklaring te verlengen zonder tussenkomst van een examinator.

Kort na de invoering van de JAR/FCL heeft Leon Baor aan de heer de Cock van het Directoraat generaal Luchtvaart per mail gevraagd of de bedoelde vlucht van 1 uur met instructeur aan boord, onderbroken mag worden door een landing op een ander vliegveld dan het vliegveld van vertrek.

EBZW – EBAW 0:35'

EBAW – EBZW 0:35'

Deze mail werd kort en krachtig beantwoord met: Jazeker.

Sinds die tijd heb ik enkele keren zulke vluchten uitgevoerd en de betrokken piloten hebben bij de verlenging nooit problemen ondervonden.

Tot eind 2012. Andere interpretatie.

Kim Rogiers moest een vlucht uitvoeren van 1 uur met instructeur aan boord. Op verzoek van Kim werd dit een navigatievlucht die uit meerdere benen bestond.

EBLE – Niederrhein 0:48'

nav./gecontroleerd vliegveld/RT/vliegplan/harde baan.

Niederrhein – Venlo 0:24' nav.gecontroleerd vliegveld/RT/vliegplan/harde baan.

Venlo – Kiewiet 0:48' nav./RT/vliegplan/airwork/grasbaan.

Kiewiet – EBLE 0:24' nav./RT/vliegplan/airwork/harde baan.

Bij het Directoraat generaal Luchtvaart liepen de meningen uiteen van "Prima, zo zien we het graag." Tot "Dit is geen aaneengesloten uur" Deze vlucht voldoet niet.

Ik was vergeten wie van onze leden in 2000 een toelating op papier had gekregen. Na enig rondvragen ben ik er per toeval achter gekomen. Leon heeft zijn 12 jaar oude mail boven water weten te toveren. Die mail zal waarschijnlijk de doorslag hebben gegeven, dat de vlucht alsnog is geaccepteerd. Kim heeft met de nodige vertaging zijn verlengde vergunning teruggekregen en kan weer vliegen.

Na enkele weken heb ik telefonisch contact met de dienst vergunningen van het Directoraat generaal Luchtvaart en gevraagd welke uitleg wij moeten volgen. Een niet onderbroken uur met instructeur aan boord.

Reparatie dakterras /Lekkage

Enkele weken voor de airshow hebben we met man en macht het dakterras vrijgemaakt van tegels. In eerste instantie was het de bedoeling om nieuwe roofing/dakleer over de oude onderlaag te leggen. Dit bleek niet mogelijk, omdat er op verschillende plaatsen water onder de oude roofing stond. Oude roofing verwijderd, nieuwe roofing aangebracht en het karwei was klaar.

Tot onze verbazing ontdekten we na enkele weken toch nog lekkages. Jos, de dakdekker heeft alles gecontroleerd en hier en daar tegen beter weten in enkele aanpassingen aangebracht. Het bleef nog lekken.

Jos wilde het dak zelf ook dicht hebben en zag nog maar een oplossing. Met de tuinslang naar boven en alles onder water zetten. Toen bleek dat de stenen voorkant van de controletoren het water doorliet en de lekkages veroorzaakte.

We betimmeren de stenen kant nu met witte trespas. Waarschijnlijk is dit de snelste goedkoopste en netste oplossing.

Wilde varkens

Na lang wachten is de jacht op de wilde varkens vrijgegeven. Hopelijk heeft dit het beoogde resultaat en krijgen we geen varkens meer op bezoek. In het voorjaar moeten we het omgewoelde terrein fatsoeneren, zodat de natuur daarna zijn werk kan doen en wij het hele terrein weer veilig kunnen gebruiken.

Reserveringssysteem

Na lang wikken en wegen zijn we overgegaan tot het in gebruik nemen van een elektronisch reserveringssysteem. De eerste weken werden, door enkele leden, ideeën geopperd om het systeem nog meer op onze club af te stemmen. Patrick Caeyers verwerkt de ideeën en evt. aanpassingen aan het systeem. Wat voor veel gebruikers nog niet automatisch verloopt en vaak vergeten wordt, is het afmelden van een uitgevoerde vlucht of het verwijderen van een niet uitgevoerde vlucht in het reserveringssysteem. Ook zullen we er met zijn allen op moeten letten dat er functioneel gereserveerd wordt.

Als er meerdere instructeurs op een dag beschikbaar zijn kunnen ze hun lesvluchten het best om en om geven, om een vliegtuig niet onnodig, ongebruikt aan de grond te houden. Gebreveteerde piloten reserveren in functie van de effectieve vliegtijd. Tot anderhalf uur lijkt ons normaal. Probeer een reservering zodanig te maken dat er nog een andere reservering gemaakt kan worden tijdens het dagdeel waarin u hebt geboekt. Het is mogelijk dat we in de toekomst een beperking aanbrengen op het aantal reserveringen van een piloot of dat er een tijdslimiet in de toekomst wordt ingebouwd.

Als we bij een reservering steeds de volgende denkstap maken: IK - CLUB – MEDECLUBLEDEN, dan voorzien wij weinig reserveringsproblemen. Wij hebben in overleg met de IT-ers gekozen voor een stapsgewijze invoering, zodat gebruikers kunnen wennen aan de omschakeling van papier naar scherm. De eerstvolgende stap is de koppeling: reservering/annulering – havendienst. Mij rest nog om Patrick Caeyers even in het zonnetje te zetten. Hij spaart tijd noch moeite om website en reserveringssysteem van de club op professionele manier te begeleiden. Patrick bedankt.

Uitstap vliegclub Italië september 2012.



De Amerikaanse basis van de 31^e Fighterwing van de USAFE in Aviano is normaal voor "gewone" mensen strikt verboden terrein. Maar ja, wij zijn natuurlijk ongewoon dus wij mochten bijna overal komen. De toren, de meteo en de vluchtleiding. Tijdens ons bezoek stegen er een paar F-16's op.



het bekende Italiaanse Pioneer Team, waar het gelijknamige toestel gemaakt wordt.



Donderdag 27 september: vertrek vanuit Keulen/Bonn.

Na een aangename vlucht touchdown op Treviso. Een korte busreis bracht ons tot bij het prachtige hotel. Heerlijk, lekker relaxen..... eh relaxen.... eten en drinken bedoel je. Proost.

We zijn immers aangekomen in het land van de Prosecco. De echte wel te verstaan want er blijken veel imitaties te zijn. We mochten daar al ruim van proeven tijdens onze eerste avond.

Moe maar voldaan gingen we ruim na middernacht slapen want ons Yvonne was jarig... rondje voor iedereen. Vrijdag 28 september, lang zal ze leven.

Op haar verjaardag trakteerden wij met z'n allen Yvonne op een mooi uitstapje, we gaan een vliegveld bezoeken met allemaal knappe Italianen en Amerikanen. Van die stoere mannen in van die strakke overalls.

De basis ligt werkelijk prachtig. Vanuit de toren kijk je naar de strip en dan ligt achter je de zee (150km verder..) en voor je de prachtige Alpentoppen. Met dit mooie weer en dit landschap moet het een genot zijn om hier te vliegen.

Natuurlijk weer een heerlijke lunch met Prosecco. Een leuk restaurant dat goed bekend staat bij de mensen van de basis.

Het eten was van uitstekende kwaliteit. Helemaal niet te vergelijken met de pizzeria op de hoek van de straat. Na de lunch rijden we in de namiddag naar één van de oudste vliegvelden van Italië, namelijk naar de Aeroclub La Comina van Pordenone, waar we de prachtige nieuwe loods bezoeken en hun vloot, maar ook de daarnaast gelegen fabriek van Alpi Aviation van Corrado Rusalen, één van de leden van



We hebben daar veel gezien waar we als club jaloers op zouden kunnen zijn. Veel ruimte, mooie hangar en lekker veel vliegtuigen....maar... die kantine, het clubhuis. Daar zouden ze toch echt iets aan moeten doen.

Hier werd onze gastheer ook nog eens in het zonnetje gezet. Hij had het ook allemaal prima geregeld.



Terug naar het hotel waar we werden getraakteerd op een chique diner. Ook nu weer die heerlijke Prosecco.

Het werd een hele fijne avond waar menig kaarsje werd uitgeblazen.



Zaterdag 29 september.

We konden een beetje uitslapen. Het was wel een eindje rijden. Een stukje historie bekijken. Nervesa di Battaglia (midden in historisch oorlogsgebied van de Italianen, vandaar 'battaglia').

We hebben hier het monument van Francesco Baracca bezocht. Hier in de bergen is hij neergestort. Een held van de Italiaanse luchtmacht.

Zijn logo/symbool is een steigerend paard. Dit logo werd later geschonken

en als eerbetoon gevoerd door Ferrari.



Zie ook:
<http://autostrada.tv/het-ontstaan-van-het-ferrari-logo/#.UPcL7SfWh8E>



Vervolgens reden we naar een vliegveld waar gastheer en legende Giancarlo Zanardo ons verwachte. Op zijn vliegveldje waar zijn unieke collectie oldtimers staat: P51 Mustang, DH Tiger Moth 82 A, Fokker Triplane, Blériot XI-2M, Replica van de Flyer 1- 1903 van de gebroeders Wright en de SPAD van Baracca, de legende van de Italiaanse luchtvaart.

Giancarlo werd geboren in de streek (Congeliano) in 1939 en is een fenomeen. Tussen de vliegtuigen hebben we de lunch met een heuse 'grigliata' na het voorgerecht en met

prosecco en lokale wijn uiteraard. Speciaal voor Sanicole! Echt heerlijke stukken vlees waar de koks al heel vroeg voor waren opgestaan.



Het weer liet ons helaas een beetje in de steek maar we mochten wel genieten van een luchtgevecht. Heel mooi om te zien. Het vliegveld was sowieso erg gaaf. Een hangar uit de eerste wereldoorlog, een fantastisch clubhuis. Alles ademt vliegen.



De middag ging vlot voorruit. De dames lieten echter al snel blijken dat Italië ook een shopping land is. Daarom werd besloten om een clubje dames met 2 chaperones uit winkelen te sturen. Enkele uren later gevolgd door de rest van de meute.



Later uiteraard weer een heerlijke maaltijd met Prosecco.



Wat een rustig diner avond leek te worden liep al snel uit op een zang talenten jacht. Harrie ontdekte een

verdieping hoger een Oostenrijkse zanggroep. Even kijken en ja hoor we hadden prijs. Meedoen! Kortom alweer een hele gezellige avond. We mochten direct lid worden van het koor alleen is Korinthië zo ver weg om daar iedere dinsdagavond naartoe te rijden!



Het werd weer laat. Tot na middernacht en ja hoor alweer feest. Peter en Yvonne 5 jaar samen. Trakteren dus op Prosecco. Gezellig.

Zondag 30 september.

Na het ontbijt is er een voormiddag onder het thema 'Frecce Tricolori' in het hotel. Die interessante voormiddag start om 9 uur 30 met de voorzitter van de fanclub Frecce Tricolori, die in Soligo na Ramstein opgericht werd en met als vertegenwoordiger van de Frecce Brigade Generaal Gianfranco Daforno, ooit op Sanicole nog geacteerd als Direttore degli Pattuglia, een gewaardeerd auteur en een goed vriend. Hij brengt mee: een knappe film, boeken ed. Hij wordt minimaal vergezeld door dott. Remigio Villanova, de presidente van de grootste Frecce Tricolori groep in Italië.



Na deze mooie presentatie hebben we onze koffers gepakt en gingen we op weg naar huis. Eerst natuurlijk nog een keer heerlijk eten met.... Prosecco.

Lekker vlees van de grill.



Tijdens de lunch een bedankje voor het organiserend comité, Gilbert en Nicole. Een werkelijk prima prestatie waar iedereen met volle teugen van heeft genoten.

In de namiddag bezoeken we het mooie stadje Treviso. Iedereen kon op eigen gelegenheid de stad bezoeken. Een mooie stad met een rijke historie.



Na dit bezoek werden we weer afgezet op de luchthaven voor een fijne terugreis. Moe maar voldaan lagen we om 2 uur in bed.

Wij vonden het een hele leuke gebeurtenis en doen dit jaar graag weer mee.



Groetjes Peter Smits en Yvonne Dellevoet

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

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

Tel: 056/43 16 26

email: info@lambert-aircraft.com



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM

Whatever your mission, always fly Mission®