



Elly-over

Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

41

Elfde
April

jaargang
2013





Woordje van de voorzitter

Gilbert en ik zijn trotse grootouders geworden van Wout en Lars. Twee gezonde, mooie kerels. Af en toe hoor ik een speelse papa al plannen maken over de eerste vlucht van de jongetjes. Gelukkig is er dan ook nog een mama die de plannen in goede banen kan leiden. Ook mijn moeder Celine, de overgrootmoeder van de boys, ziet haar levensvreugde vergroten door de komst van de kinderen. Door de komst van onze kleinkinderen en door het ouder worden van mijn moeder moet er vaker dan voorheen iets geregeld worden om de club operationeel te houden.

Een werkgroep is al geruime tijd bezig met het opstellen van een presentieschema voor havenmeesters/gemachtigde personen en voor leden die het clubhuis kunnen openhouden. Om dit systeem overzichtelijk en herkenbaar te maken willen we in het reserveringssysteem per dag een rooster voor de verschillende taken afdrucken. Het is de bedoeling dat ieder lid zelf kan kiezen wanneer hij/zij een taak wil uitvoeren. Pas later zullen we de tijden die niet zijn ingevuld in overleg toewijzen. De werkgroep is er van uit gegaan dat het systeem alleen werkt als alle leden het ondersteunen.

Een andere ingrijpende verandering voor onze club is de overgang van RF (Registered Facility) naar ATO (Approved Training Organisation). Vanaf 8 april 2013 wordt de EASA regelgeving in België ingevoerd. De overgangperiode bedraagt 2 jaar. Binnen deze 2 jaar moet er aan een aantal voorwaarden voldaan worden om geaccepteerd te worden als ATO.

Gelukkig heeft het VVMV al veel werk verricht. In het VVMV vertegenwoordigen Gilbert Buekenberghs en Hans Bogaerts onze club. Gilbert als bestuurslid en Hans maakt deel uit van de werkgroep die zich bezig houdt met het opstellen van training-organisatie- en operation manuals. Het is de bedoeling dat de hoofdlijnen van deze manuals uniform zijn voor alle clubs die vliegopleiding geven en dat ze op sommige punten worden aangepast voor iedere unieke club.

Verder vraagt EASA om officieel vier verantwoordelijke personen aan te stellen binnen de organisatie.

1. Accountable manager
2. Head of training
3. Safety manager
4. Compliance monitor.

Ik zal de 4 kandidaten, die door bestuur en instructieteam geschikt geacht worden, voorstellen aan het Directoraat generaal Luchtvaart.

Tot slot gaat de werkgroep IT proberen de communicatielijnen tussen de clubleden nog te verkorten.

Ik wens jullie een fijn vliegjaar

Nicole Plees
Voorzitter

INHOUD



1. Bij de cover:
De Fairy Firefly A6
2. Woord van de voorzitter
3. Het militair leven:
Onze veldvliegtuigen
- 4 - 5. Bezoek Tecnam fabriek...
6. Belangrijke mededeling
Wist U dat
Agenda 2013
7. OPS en Clubnieuws
8. Vliegweek Bantheville
Verjaardagsfeest Luc en Wim
9. Luchtpiraat
10. In memoriam Cleo Rongen
11. Club Fournier International

Redactie:

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

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



Het Militair leven: "Onze veldvliegtuigen"

Francis Bensch

Onlangs vond ik in mijn archieven een nummer terug van het maandblad "La Vie Militaire" waarin een artikel stond over de aankoop van Farman vliegtuigen voor het Militaire Vliegwezen.

Aangezien het deze toestellen zijn die als eersten op ons vliegveld geland zijn vond ik het een goed idee om als aanvulling van de reeds verschenen "geschiedenis van ons vliegveld" een vertaling van dit artikel te publiceren.

Jan Gielkens zette zich aan zijn bureau, waarvoor dank Jan en vertaalde "Nos avions de campagne" als volgt:

Het militair leven: "Onze veldvliegtuigen"

Zoals meermaals aangekondigd hebben wij voor onze dienst militair vliegwezen vier dubbeldekkers besteld van het type H. Farman bij de firma Bollekens uit Antwerpen. Deze maatschappij heeft de bouwvergunning kunnen verkrijgen van de belangrijke franse firma. Wij hebben ook het verslag gemaakt van de oplevering uitgevoerd door een commissie bestaande uit Commandant Mathieu, bevelhebber aan de vliedschool uit Brasschaat, en Luitenant Nélis, leraar techniek uit dezelfde school.

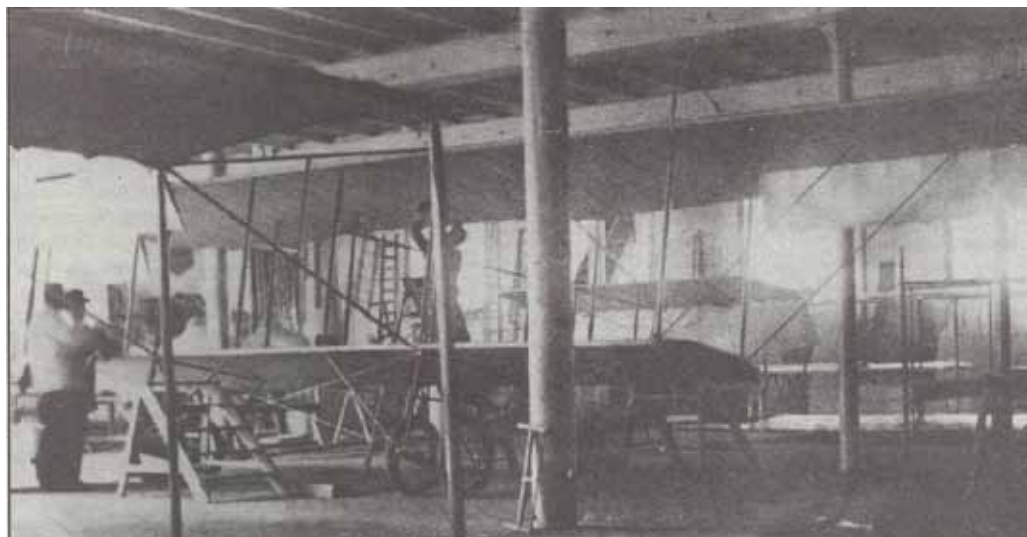
We geven vandaag enkele details over de kenmerken van deze toestellen. Het vliegtuig werd gebouwd door de firma H. Farman volgens de gegevens van Lt Nélis.

Het is een tweedekker met vaste vleugel (niet beweegbaar). Elke vleugel is 7m lang en 1,5m breed. De bovenste vleugel is langer aan beide kanten en heeft rolroeren voor de laterale stabiliteit. De vleugels kunnen opgeklapt worden zodanig dat het toestel maar 7m breed is voor de stalling. De twee vleugels met een tussenspatie van 1,5m zijn stevig bevestigd met een geheel van stalen kabels.

Het toestel heeft een vaste staart type "monoplan" verbonden aan de romp met een systeem van stalen balken. De piloot, passagier en brandstofvoorraad worden beschermd door een mantel met kap; sterk en even comfortabel zoals een auto. De motor (een Gnome 70HP)



Een Farman op het vliegveld van Brasschaat



Farman montage lijn bij Bollekens

en de schroef worden op de achterkant van deze kap bevestigd. Het geheel wordt aan de voorkant gedragen door een zeer sterk chassis en aan de achterkant rust het staartvlak op een elastische kruk. De stuurorganen zijn dubbel. Voor de richting: een vertikaal vlak door de voeten bestuurd. Voor de laterale stabiliteit: twee rolroeren en een hoogteroer.

De stabiliteit wordt bestuurd in beide richtingen door een centrale hendel van het standaard systeem. Het geheel geeft een zeer robuuste indruk met uitzonderlijke eenvoud.

Speciale voorzieningen maken het mogelijk het toestel zeer snel uit elkaar te nemen. De vluchteigenschappen

van het toestel zijn merkwaardig. Wij hebben de testen van de laatst ontvangen toestellen bijgewoond. Het vliegtuig behaalt een snelheid van 105 km/h. Het klimvermogen is ook zeer goed, met piloot, passagier en brandstof halen ze een hoogte van 500m in 6 minuten. Duizend meter in 10 minuten, dus 100m/minuut. Het vliegen is te vergelijken met een ééndekker, elegant en gemakkelijk. Bochten worden met een ongelooflijke hellingshoek genomen.

Binnenkort zal blijken dat de directie van de dienst vliegwezen een zeer goede keuze gemaakt heeft met dit vliegtuig dat al onze wensen vervult.

Bezoek Tecnam fabriek in Capua.

Geert Lemmens

Tijdens onze zoektocht naar een geschikt LSA (Light Sport Aircraft) of VLA (Very Light Aircraft) om als lesvliegtuig te gebruiken is op aanraden van Wim Loomans contact opgenomen met Capco Microlight Aviation. Capco is in België de dealer van Tecnam. Na een gesprek met de heren Gustave en Ivan Cappuyns van Capco hebben we besloten om een bezoek te brengen aan de fabriek van Tecnam in Capua in Italië.



Tecnam komt binnenkort op de markt met twee nieuwe VLA's. De 2-zitter P2008 en de 4-zitter P2010. Tegenwoordig wordt er te pas en te onpas gesproken over LSA en VLA. LSA is een EASA (European Aviation Safety Agency) gecertificeerd vliegtuig dat is opgebouwd met niet-gecertificeerde componenten. VLA is eveneens een EASA gecertificeerd vliegtuig dat is opgebouwd met gecertificeerde componenten. Het onderhoud is voor beide categorieën hetzelfde. Met vliegtuigen uit beide categorieën mag LAPL (Light Aircraft Pilot License) en PPL (Private Pilot License)-opleiding worden gegeven.

Even alle zaken op een rijtje. Wie gaan er mee naar Capua? Wat kost deze uitstap? Wanneer gaan we? Hoelang blijven we? Wanneer zijn we welkom bij Tecnam?

Na een korte rondvraag aan de toog waren Wim van Malcot, Luc van de Maele, Wim Marchal en Geert Lemmens geïnteresseerd om te gaan, mits de prijs aanvaardbaar was. We hebben onze Italië-specialist Gilbert Buekenbergs gevraagd een goed reistraceut uit te zetten en voor goed verblijf te zorgen.

Vlucht met RyanAir Eindhoven - Rome Campino - Eindhoven, 2 nachten hotel, 2 diners, 2 ontbijten, 3 shuttles van de luchthaven naar het hotel, een huurauto om van Rome naar Napels, Capua, te rijden voor € 230,- per persoon. De drank aan tafel bleek ook nog inbegrepen in dit bedrag. Brandstof en tol moesten uiteraard nog betaald worden.



CEO van Tecnam Paolo Pascale Langer wil ons vrijdag 15.02.2013 om 11.00 uur in zijn fabriek ontvangen. Proefvluchten met P 2008 en P 2010 zijn toegezegd onder voorbehoud, dat het vliegveld niet te nat is.

Donderdag 15.00 uur samenkomst in het clubhuis op Sanicole. Luc van de Maele en Wim Marchal waren beiden ziek, maar wilden toch mee. Yvette heeft ons naar de luchthaven van Eindhoven gebracht, waar we een vlucht met RyanAir naar Rome Campino hadden om 18.10 uur LT. Net voor de boarding

heeft Luc van de Maele gebeld naar Lieven Buyse om reisadvies in te winnen. Advies: Thuisblijven! Yvette heeft Luc opgehaald en hem naar Sanicole gebracht. Kort daarna zijn wij met z'n drieën aan boord gegaan en zaten gebroederlijk links achterin het vliegtuig. Rond 20.00 uur LT geland en met de shuttle naar het hotel. Wie neemt de eenpersoonskamer?? Na een stilzwijgen van mijn beide reisgezellen, heb ik maar gezegd dat ze de eenpersoonskamer, uit eigenbelang het beste aan mij konden geven. Ik heb namelijk een jarenlange snurkreputatie

in de zwaarste categorie. Vervolgens zijn we aan tafel gegaan en hebben er heerlijk gegeten.

De volgende ochtend zijn we na het ontbijt naar Hertz gebracht met de shuttlebus van het hotel en zijn op pad gegaan met een Opel Meriva. Na ongeveer 45 km kregen we op de autobaan een klapband. Auto op de vluchtstrook gereden en vervolgens nog 50 meter verder gereden over de vluchtstrook naar een bredere pechstrook. Hier bleek dat er geen reserveband in de auto aanwezig was. Contact opgenomen met Hertz. Binnen 30' zou er een vervangwagen zijn of men zou een reservewiel brengen. Na ruim een uur kwam er een takelwagen. Geen vervangwagen, geen reserveband. Ons restte niets anders dan in de takelwagen te stappen en mee te rijden. Waarheen? Met de chauffeur was niet te communiceren. Uiteindelijk belandden we op een autosloperij / garage waar de wagen hersteld moest worden en de opdracht van de takeldienst was daarmee klaar.

Na verschillende telefoontjes bleef er niets anders over dan een taxi te bellen en ons naar het dichtstbijzijnde Hertzkantoor te laten brengen en er een andere wagen op te halen. Snel een paar pizzapunten gekocht en we konden onze rit naar Capua voortzetten. Ondertussen hebben we onze vertraging enkele keren gemeld aan CEO Langer. Ten slotte zijn we er met 4 uur vertraging aangekomen.

We hebben een rondleiding door de montagehallen gekregen. Het is een ware vliegtuigfabriek, die volledig af wil rekenen met de verouderde technieken in de luchtvaart en zich voor 100% richt op goed doordacht onderhoud- en herstelmogelijkheden, reductie van verbruik, reductie van gewicht en verbetering van prestaties zonder dat dit ten koste van het comfort gebeurt.

De testpiloot van de fabriek, Cpt. Marco Locatelli, een gepensioneerde luchtmachtpiloot, heeft de P 2008 en de P 2010 met ons gevlogen. De P 2008 maakte op mij het meeste indruk. Directe besturing, goede prestaties tijdens opstijgen en landen, stabiel, goed stall-gedrag, hoge vleugel valt eerst weg. Laat gemakkelijk een side slip toe. Er is ruimte in de cockpit, alle bedieningsorganen zijn goed bereikbaar... In- en uitstappen gaat

betrekkelijk eenvoudig. Er is een driepuntsgordel geïnstalleerd, die voor verbetering vatbaar is. Ook Wim van Malcot heeft in de P 2008 gevlogen en hij raakte er niet over uitgepraat. Zijn dag was gemaakt.

Na de vluchten heeft de CEO ons documentatie van alle vliegtuigen die ze momenteel bouwen overhandigd en onze vragen beantwoord en beloofd een exploitatie-overzicht voor de P 2008 te mailen. Hij was één van de gelukkigen die met een vliegtuig van het werk naar huis kon vliegen, want hij had een strip achter zijn huis liggen.



Om 17.00 uur was het dus hoog tijd om afscheid te nemen, anders kon hij niet meer voor sunset thuis landen.

Wij zijn toen richting Rome gereden, waar een volgend avontuurtje op ons wachtte. Bij Hertz wilde men ons de kosten van de taxi niet onmiddellijk terugbetalen.

Door ons ongenoegen goed hoorbaar mee te delen, werd er toch een ernstige inspanning geleverd om het bedrag toch terug te betalen. De transportkosten van de takelwagen had men ons in eerste instantie ook aangerekend. Tenslotte heeft boekhoudkantoor van Malcot orde op zaken gesteld en zijn we met een hongerige maag naar het restaurant gegaan, waar we alle problemen

van de dag hebben weggegeten en gedronken.

Zaterdag zijn we heel rustig op gang gekomen, hebben ons over niets druk gemaakt en zijn precies volgens schema in Eindhoven geland, waar Yvette ons heeft opgehaald en naar Sanicole heeft gebracht.

Gilbert en Wim bedankt, want jullie hebben toch veel vrije tijd in de organisatie gestoken. Het resultaat was er ook naar. Bedankt.

BELANGRIJKE MEDEDELING

Verhuisbericht Luc Van De Maele

Beste Vrienden en Vriendinnen,

Ik moet jullie mededelen dat ik binnenkort zal verhuizen naar Italië en meer bepaald naar Rome. Hoewel het voor jullie wellicht een complete verrassing zal zijn, zat het er voor mij al heel lang aan te komen en ik heb me er dus volledig op voor kunnen bereiden.

De reden waarom ik ga verhuizen zal ik hieronder proberen uit te leggen.

Ik word namelijk paus.

De reden waarom ik zonder twijfel paus zal worden is de volgende ?

Want wie wordt er paus?

Antwoord: De beste onder de kardinalen. En wie wordt er kardinaal ?

Antwoord: De beste onder de bisschoppen.

En wie wordt er bisschop ?

Antwoord : de beste onder de DEKENS

En wie is de beste onder de dekens ?

Voilà, nu zijn we 'r !!

Francis

RECHTZETTING

In het artikel "10e Wing in de kijker" van de vorige FO sloop een zetdduiveltje in de tekst. Het juiste emailadres om dat werk te bestellen is: louis.reeckmans@skynet.be

AGENDA 2013

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

Valse geruchten overtuigend de kop ingedrukt

Sinds geruime tijd deden hardnekkige geruchten de ronde dat ons erelid D. Ooievaar en zijn Sanicole Delivery Service, kortweg SDS in zware financiële moeilijkheden verkeerden. Deze geruchten werden nog versterkt door het feit dat belanghebbende al een hele poos niets van zich had laten horen.

Maar net op het ogenblik dat iedereen van deze gang van zaken overtuigd begon te raken en op een voor hem ongebruikelijk tijdstip, zo midden in de winter, dropte hij een fantastisch duo potentiële Sanicole-leden.

De gelukkige geadresseerde mama en papa waren Tamara en Geoffrey die maar wat graag Wout en Lars verwelkomen. Uiteraard sturen wij ook nog eens via deze weg onze allerhartelijkste gelukwensen aan de fiere ouders, opa's, oma's en overgrootmoeders.

PS:

De sollicitatie van Luc is inmiddels achterhaald. Zijn kandidatuur werd niet weerhouden aangezien een zeer verre vriend uit Argentinië Luc de loef heeft afgestoken.



UITSTAPJE IN MEI

Op 19 mei organiseren onze leerling-piloten een uitstap naar Asperden-Goch. Iedereen is welkom. Inschrijven kan via de lijst op het bord in de club (bij de tafel waar vluchten worden voorbereid of briefings gegeven).

Wist U dat :

- de weersomstandigheden gelukkig langzaam wat beter worden en er daarom voorzichtig weer wat meer kan worden gevlogen
- het aantal toestellen in eigendom van de leden gestaag toeneemt
- de redactie van de leden heel graag wat meer informatie/kopij wil ontvangen over ervaringen met nieuw gekochte vliegtuigen, (al dan niet) behaalde examens, reisverslagen, etc.
- deze informatie best gestuurd wordt naar hildeblarinckx@gmail.com
- voor het "vullen" van de nieuwe editie van de FO immers meer nodig is dan advertenties
- sinds kort de redactie is uitgebreid met Virginie Jorion die wij van harte verwelkomen
- wij als samenstellers van het clubblad benieuwd zijn naar de mening van de lezers over de "elektronische" uitgave van de FO, tegenover de "papierene" uitgave van weleer
- ook de algemene indruk over de EBLE-website, zowel betreffende de nieuwsverstrekking alsook de ervaringen met het reserveringsprogramma voor de diverse verantwoordelijken van groot belang zijn
- immers enkel door het delen van de ervaringen en meningen van de leden alle activiteiten van de club op een hoger peil kunnen worden gebracht
- tegelijk met het schrijven van deze tekst er weer grote hoeveelheden sneeuw op mijn dak vallen
- de winter dus nog even wordt verlengd en de lente met enkele dagen wordt uitgesteld
- ik het nu echt heel moeilijk begin te krijgen met het begrijpen van de logica van de natuur en dat daarom het eerste punt van deze wist u dat op een vergissing lijkt
- ik toch optimistisch wil blijven en iedereen een jaar met heel veel vliegplezier toewens.

Infrastructuur

Werkzaamheden die gepland zijn en binnenkort worden uitgevoerd.

Tankplatform

De milieudienst van het leger eist dat het hemelwater, dat op het tankplatform terecht komt niet in contact komt met gemorste avgas of olie die in de aquadrain wordt opgevangen.

De praktijk laat zien dat er nauwelijks benzine of olie wordt geknoeid en er is bijna niets in de vergaarbakken terug te vinden.

Na lange discussies en steeds zoeken naar realistische oplossingen is uiteindelijk besloten om een gesplitste afvoer te maken. Als er getankt wordt staat de aquadrain rechtstreeks in verbinding met een koolstofwaterafscheider die op zijn beurt weer in verbinding staat met een opvangput. Deze opvangput moet vanaf heden het eindstation zijn. De inhoud van de put moet periodiek door een erkend afvalverwerkingsbedrijf leeggemaakt worden.

Als er niet getankt wordt moet het regenwater rechtstreeks via een andere afvoerbuis in de natuur geloosd worden.

Dit is de eenvoudigste oplossing, maar zelfs deze brengt de nodige problemen met zich mee. We moeten namelijk brandstofkranen kunnen vinden die ontploffingsvrij, niet te groot en betaalbaar zijn en die verhinderen dat er getankt kan worden als de kraan is geselecteerd op rechtstreekse afwatering...

Wij houden u op de hoogte van het verloop.

Antonov platform

De Antonov II LY – TED is eind 2012 verkocht aan een Zwitser. Deze man heeft het vliegtuig eerst een half jaar gehuurd en heeft daarna besloten het vliegtuig te kopen.

Hierdoor is het parkeerplatform overbodig geworden en tijdens de laatste



Een jarenlang vertrouwd beeld van de Antonov II op zijn platform.

werkdag zijn de klinkers al verwijderd. In het voorjaar wordt er gras ingezaaid.

Hierdoor is de Antonov-periode op Sanicole afgelopen. Veel Sanicoleleden herinneren zich fantastische uitstappen met dit toestel.

Riolering

Toen het clubhuis in de beginjaren 70 is gebouwd heeft men de afwatering van het dakterras en van de hoogbouw en het sanitairwater door dezelfde leidingen naar een verzamelputje geleid, dat zich voor het clubhuis bevindt. Vanaf dit putje wordt alles naar een grote verzamelput gestuurd. Het vloeibare gedeelte wordt op zijn beurt in de vrije natuur geloosd. De put wordt één keer per jaar leeggezogen door een erkend bedrijf.

Dit was tot nu toe de gangbare werkwijze als er geen riolering aanwezig is.

Plotseling blijkt dit een achterhaalde methode en worden huiseigenaren verplicht om te zorgen voor een gescheiden afvoersysteem. Regenwater moet gescheiden van sanitair water afgevoerd worden.

Voordat het sanitairwater in de grote bezinkput terecht komt, moet dat voortaan door een IBA gaan. Dit is een waterzuiveringstoestel.

Er zijn inmiddels een aannemer en een

afvoerdeskundige komen kijken hoe de leidingen vroeger zijn aangelegd en wat een realiseerbaar vervolgtraject is.

Afgelopen week stond er een artikel in het Eindhovens Dagblad over de-ze problematiek.

Conclusie:

Het regenwater zorgt voor een goede doorstroming en voorkomt verstopping in de afvoerbuisen. Sinds de invoering van gescheiden afvoer is het aantal verstoppingen gigantisch gestegen.

Wij zijn benieuwd welk advies wij van de rioleringsdeskundige krijgen.

Wilde varkens

Op het ogenblik hebben wij niet veel last van de wilde varkens. We zien er af en toe nog wel een paar aan de overkant van de runway lopen, maar voorlopig blijft het daarbij.

Inmiddels hebben zich ook 3 jagers gemeld. Deze jagers hebben een groot gedeelte van het militair terrein als jacht gepacht. Nu laat de administratieve toelating nog op zich wachten.

De jagers hebben ons een wild varken beloofd. Als het zover is hoort u ervan.

Vliegweek Bantheville

maandag 29 april 2013 t/m zaterdag 4 mei 2013

Woordje voor de nieuwkomers.

Wij organiseren al bijna 20 jaar een vliegweek in Frankrijk. De eerste jaren zijn we naar Nuits St. Georges gegaan. Hier werden we ieder jaar weer erg gastvrij ontvangen en iedere deelnemer keek er steeds erg voldaan op terug.

Plotseling werd onze traditie geblokkeerd, omdat het vliegveld van Nuits St. Georges alleen door home-based aircrafts gebruikt mocht worden. Toen zijn we uitgeweken naar Abbeville. Dit is een prima locatie met goede infrastructuur, maar de hotelier, restaurateur zat niet op één lijn met ons.

Tenslotte uitgeweken naar Bantheville. Na enkele vliegweken in Bantheville georganiseerd te hebben blijken volgende voordelen in het oog te springen.

- 1° De kosten van verblijf zijn er veel lager dan op de vorige locaties.
- 2° De afstand van Sanicole naar Bantheville is gemakkelijker te overbruggen voor deelnemers die met de auto komen. (300 km)
- 3° Er zijn meer piloten die een vliegtuig heen en/of terug willen vliegen.
- 4° Er liggen een 8- tal vliegvelden in een straal van 50 km rond Bantheville.

Beperkingen zijn:

- 1° Er is geen brandstof op deze locatie.
- 2° Terrein kan nat zijn en dan moeten we uitwijken naar een vliegveld in de buurt.

Waarschijnlijk nemen we dit jaar een mobiele tankinstallatie mee, zodat we in Bantheville kunnen tanken.

Wat staat vast?

Dinsdag 30 april is in Nederland een vrije dag.

Woensdag 1 mei is in België een vrije dag.

Woensdag speenvarken aan het spit in Bantheville.

Woensdag huldiging van de chefs (koks) van 2012 door de burgemeester. Voorlopig genomineerd: Katrien Buyse, Piet Segers, Wim Marchal, Jan Pauwels, Bert van Gossum.

OO-LNC en D-EGPG zijn geboekt om ingezet te worden tijdens de vliegweek. We zijn nog op zoek naar een betaalbare taildragger waarmee gelest kan worden.

Iedereen kan op zijn/haar niveau lessen in Bantheville en omstreken.

Er kan in het clubhuis overnacht worden. Hotelkamers of B&B moeten tijdig gereserveerd worden.

Inschrijfgeld/ deelnemersbijdrage :
€ 7,50 P.P. bezoek van dag.
€10,00 P.P. bezoek meerdere – hele week.

Om concrete plannen te kunnen maken weten wij graag of u deelneemt aan de vliegweek.

Laat ons zo spoedig mogelijk iets weten. Wij houden u van de laatste ontwikkelingen op de hoogte.

Geert Lemmens

Wie in dit stulpje wil overnachten, boekt best via www.plazilla.com



Verjaardagsfeest Luc en Wim

Samen 93 jaar !! Of was het 94? Ach, een jaartje meer of minder, wat maakt het uit als er maar taart is! En taart was er in overvloed, in alle geuren, maten en smaken. Kriekentaart, abrikozentaart, appeltaart, slagroom, chocolade, ...- studentenhaver, enz. Heerlijk !! De jarigen hebben hun best gedaan. Over wie hebben we het nu eigenlijk? Wim Van Malcot en Luc Van De Maele natuurlijk ! De opkomst was talrijk dankzij de kleurrijke posters die het feestje hadden aangekondigd, met bepaalde attributen bij de dames waar je niet kon naast kijken. Eventjes leek het of Wim op zijn eigen feestje niet aanwezig kon zijn. Wouter, zijn zoon, had zich namelijk thuis ernstig verbrand. Wim kon echter gerust vertrekken en na een bezoek aan spoedgevallen was zelfs ook Wouter paraat om een stuk taart te verorberen. Hierbij een tip van Wouter: als je suiker wil smelten, doe dit niet in de microgolf en vooral niet in een plastieken potje. Suiker wordt heet, heel erg heet! Handen en voeten kunnen daar niet zo goed tegen, dat heeft Wouter aan den lijve ondervonden.

Luc was zich duidelijk aan het voorbereiden voor zijn verhuis naar Rome en had zich van kop tot teen uitgedost in volle Heerlijkheid met een grote H. Of die heerlijkheid ook heiligheid is, laat ik even in het midden. Maar de pauselijke hoed en het kleed stond hem beeldig. Wie de logica gelezen heeft over waarom Luc paus moet worden, die weet intussen ook waar Luc het beste in is. Moppen tappen natuurlijk !

Virginie



Luchtpiraat

De laatste Belgische luchtpiraat werd afgeschoten door een Franse Mirage boven Loudun op 2 oktober 2011. Dat is tenminste wat er mij van overgebleven is. Maar ik weet er wel het fijne van en alvorens het hele verhaal uit de doeken te doen wil ik stellen dat alle personages en organismen verzonnen zijn.

Kerlan Karven was een slammiet uit de streek van Midden Limburg. Destijds werd daar zwart goud gedolven en zelfs na de sluiting wegens vreemde invallen, was de rijkdom nog groot. Alleen insiders wisten dat de mijnen grote hoeveelheden slam opsloegen. Zogezegd een waardeloos product, maar als je de weelde zag waarmee de slamridders hun praalwagens uitrustten tijdens het carnaval, dan kon men vermoeden dat het eigenlijk allemaal ging, hoe kon het anders, om veel zwart geld.

Eigenlijk was dit een vorm van piraterij die stilaan in de cultuur van de slammieten met de moedermelk werd ingeslabberd. En zo werd Kerlan een oude nietsnut die vroeger wat rondliep met een paar jalons en die met zijn vliegtuigen zowat het luchtruim van gans Europa onveilig maakte.

Op zijn tweeëntwintigste realiseerde hij, schijnbaar voor een weddenschap, de kortste landing ooit in Zwartberg, maar dat is een andere story.

Nu "to the point". Op 2 oktober 2011 vloog Kerlan met zijn prachtig uitgeruste tweezitter naar de Vendée. Daar werd een airpark verwezenlijkt met 28 loten rond een verharde startbaan van zo'n 800 meter. De helft van die loten was bebouwd met chique villa's. Nu, een vriend van Kerlan, kolonel "au repos" Liekgens, was geïnteresseerd in één van die villa's die te koop stond.

Kerlan werd gevraagd om mee te gaan kijken en de waarde ervan te schatten. Het weer zat mee en Kerlan had al geprobeerd om een Engelse vriend Nigel Charles te bereiken op dat vliegveld aangezien het PPR is. Deze was echter afwezig. Uiteindelijk in de voormiddag van het vertrek werd getelefoneerd met de vrouw van de voorzitter van de lokale club en die zei



Mirage

Europa 100

dat ze de boodschap zou doorgeven aan haar man.

Blijkt achteraf dat er op voorhand een geschreven toelating moet aangevraagd worden bij de Préfecture, die deze moet bevestigen.

Voor een slammiet als Kerlan geen probleem. Hij vindt dat de lucht overal voor het vliegen en ademen voor iedereen moet zijn.

Onderweg boven midden Frankrijk wilde hij zijn nieuwste speelgoed, een dual-axis autopilot uitproberen. De route ging over Orléans St. Denis als waypoint en dan verder Amboise om de kerncentrale van Orléans te vermijden. En wat gebeurt er? Juist, de nieuwe leg wordt niet genomen en de hoogte van 3000' bleef niet behouden. Alleen in het vliegtuig en een autopilot willen resetten is niet te doen. Toen Kerlan het opgaf, merkte hij de kerncentrale op in de buurt, niet knal erboven, maar toch op 2000'. Hij dacht: het is zondag voor iedereen en de militairen van Bricy hadden de radio niet beantwoord.

Dus maar verder richting Amboise. Plots duikt er een Mirage op aan zijn linkerkant die in zwanenstijl probeert zo langzaam als mogelijk te vliegen. Kerlan dacht: die komt van een meeting of fly-in en wil mij even g'dag zeggen voor hij landt op Tours. Dus hij wuift terug met de glimlach.

Een 5tal minuten later komt die man weer langs vliegen en dan ruikt de piraat onraad. In zijn verwarring zet hij 122.50 als frequentie in plaats van 121.50 en krijgt dus geen contact.

Na een wijde bocht boven Loudun vuurt de militair een sidewinder af die Kerlan treft in de flank. De explosie is enorm en van dat mooie vliegtuig dwarrelt alleen nog wat stof naar beneden.

Tot nu toe is de verdwijning van Kerlan Karven, de laatste Belgische luchtpiraat, nog altijd een enigma gebleven.

Maar het schijnt dat in de kerncentrale van Orléans voor de Fransen gemaakt wordt wat ze Iran niet gunnen. Verder ligt er nabij Amboise een fabriek waar nucleaire wapens gemaakt worden. En dan nog wat verder een zone waar dat speelgoed getest wordt. De vliegroute van Kerlan kwam in de nabijheid van die zones die stuk voor stuk militaire doelwitten zijn. Dat terwijl de Franse Force Aérienne in oorlog was met Ghadafi. Kerlan had, als doorwinterde piraat, moeten weten dat de Fransen geen vreemde talen machtig zijn en geen onderscheid maken tussen slammieten en andere mannen met lange baarden.

Kwade tongen, die Kerlan geen roemrucht einde gunnen, vertellen dat hij gewoon is doorgevlogen naar zijn bestemming. Dat hij daar aan de Gendarmerie uitleg moest geven en 's anderendaags van de procureur een verwittiging kreeg. Dat een normale boete in zulk geval 15.000 euro zou kosten.

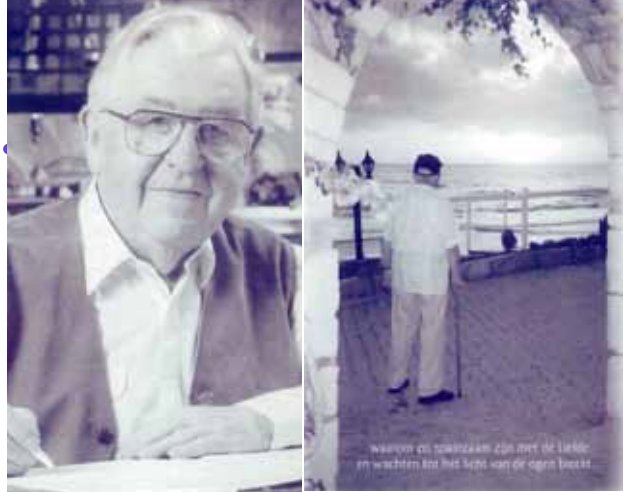
Door het voorval zou Kerlan niet meer welkom zijn op het veld alwaar een schriftelijke vraag moest ingevuld worden om terug te mogen vertrekken. Aangezien daarop enkele dagen moest gewacht worden met onzekere uitkomst, ziet Kerlan maar één oplossing: illegaal gekomen ok, dan gaan we er op dezelfde manier tussenuitknippen. Dus, die maandagnamiddag zou niemand gezien hebben dat Kerlan de code gebruikte om naar de drempel te taxiën en foert dezelfde weg retour home.

Alle gelijkenissen zijn toevallig.

Karel Vranken.

In memoriam Cleo Rongen

Al was het sinds enige tijd een bericht waar aan we ons konden verwachten, het overlijden van Cleo sloeg in als een bom. In tegenstelling met de persoonlijke herinneringen die velen onder ons meedragen maar die door tijd ongetwijfeld zullen vervagen zullen de woorden van de toespraak door Piet Tamborijn, die in ons aller naam sprak, eens op papier gezet, voor altijd blijven bestaan. Samen met een eigen anekdote en een mooie foto van Cleo worden ze hierna afgedrukt als eerbetoon aan een onvergetelijke en zeer aimabele persoonlijkheid.



Beste Kinderen, kleinkinderen, familie, vrienden en kennissen van onze goede vriend Cleo Rongen

Namens al onze clubleden van Aeroclub Sanicole, hier aanwezig of verontschuldigd en van al zijn andere vrienden die hij in luchtvaartkringen maakte, wil ik jullie ons zeer gemeend medeleven betuigen. Het is ook in hun naam dat ik u even mag toespreken.

De heer Cleo Rongen was een diamant met vele facetten en ik zal me beperken tot zijn luchtvaartfacet.

Beste Cleo, van daarboven zul je wel verneukt meekijken en meeluisteren naar alles wat we vandaag hier te uwer ere verwoorden.

Ik zie je nog ietwat onwennig in onze vliegclub toekomen nu 23 jaar geleden. Je was toen 68 jaar jong, en je wilde weten of je nog kon beginnen als aspirant-piloot. Nicole, voorzitter van Sanicole toonde zich niet al te verrast maar stelde voor dat je eerst een testvluchtje met haar papa, Lucien Plees, in zijn Marchetti zou maken. Even later, na een gezamenlijke demonstratie luchtacrobatie, vonden jij en Lucien dat je, ondanks je gevorderde leeftijd, lichamelijk en geestelijk nog ruim fit genoeg waart om een pilotencarrière aan te vatten.

Wat we pas achteraf vernamen was het feit dat je in die periode diep in de put zat omdat je pas je geliefde echtgenote ten grave gedragen had. Je kinderen vertelden ons toen ook dat naast hun pogingen om je terug wat levensvreugde te bezorgen, het VLIEGEN en de vriendschap van onze pilotengemeenschap je er helemaal terug bovenop gebracht hadden.

Mij werd de eer toegewezen je op te leiden en dat lukte aardig.

Van de honderden leerlingen waaraan ik ooit vliegles gaf was jij niet alleen de oudste, maar vooral de meest ijverige en de meest toegewijde. Al je lessen verliepen zonder noemenswaardige problemen. Tot aan de Belgische medische keuring. Daar bleek dat jouw

gehoor niet meer optimaal was. Dat kon je evenwel niet stoppen en prompt ging je jou laten keuren in Frankrijk en in Nederland. Zonder meer kreeg je in beide landen wat in België niet mogelijk bleek. In elk van onze buurlanden behaalde je aldus een vliegvergunning. Zo komt het dat zowel in Budel als in Nuits Saint Georges je "alleen aan boord" (SOLO) gevlogen hebt, terwijl je in België steeds een medepiloot moest meenemen.

Maar solo vliegen was toch niet echt voor je weggelegd en zo wendde jij je ook tot de andere piloten en instructeurs van onze club. Je vloog niet zozeer om records te verpulveren, maar genoot van elk moment samen in de lucht...en op de grond... met alle vrienden-piloten. Al hun namen hier nu vermelden zou veel te veel tijd vergen. Maar eentje wil ik toch even vernoemen en dat is de goede vriend en mede-instructeur Rudy Verweken die te samen met zijn echtgenote Lutgard extra met jou bevriend waren en de contacten met onze gemeenschap hielpen bestendigen.

En zo kan ik nog uren vertellen over al onze goede herinneringen aan Cleo. Maar ik zal me beperken tot de voornaamste die ons nog invielen.

Eerst zijn vluchten met de clubleden naar het vliegveld en het kasteel van Nuits St Georges in Frankrijk. Ook daar smeedde Cleo ter plaatse meerdere hechte vriendschapsbanden. Vooral daar kon hij ten volle genieten van eten en drinken in ons gezelschap. De Rode Bourgogne leerden we kennen als zijn lievelingswijn. Iedere morgen werd het ontbijt in het kasteel opgeluisterd met het pianospel van Cleo. En na elk bezoek aan het kasteel annex wijngaard, werd zijn wijnkelder weer aangevuld met hetgeen in het vliegtuig of in de auto geladen werd.

Alle Sanicole-clubleden werden steeds uitgenodigd op Cleo's verjaardagsfeesten en muzikale avonden en hij tekende ook "present" bij de

vele familiefeesten, huwelijken en verjaardagen van onze club en van onze leden.

Ik mocht ook ervaren dat, sinds we mekaar kennen, bij elk mijner verjaardagen, 's morgens vroeg de telefoon rinkelde. Bij opname klonk er muziek "Happy birthday to you". Het was Cleo met zijn Hammond-orgel in Mierlo.

Sommige onzer leden brachten hem daar ook regelmatig een bezoekje thuis en werden altijd met open armen ontvangen. Hij zorgde voor mooie foto's, videobeelden en trofeeën van al onze vliegevenementen en vliegshows. Hij was daar ook terecht fier op.

Cleo was in feite een optimist en is altijd jong van geest gebleven. We begrijpen wel dat zijn kinderen soms ongerust waren, want naast vliegen had hij nog sommige hobby's die normaliter aan jonge snaken worden voorbehouden en in onze ogen ook gevaarlijker waren. Zoals ritjes maken met zijn sportauto, rijden (en spijtig genoeg ook soms vallen) met zijn bromfiets, en parachutespringen.

Ik wil hier tenslotte ook even zijn kinderen en schoonkinderen feliciteren omdat ze steeds en dit vooral de laatste jaren hun vader zo goed gesteund en geholpen hebben bij het uitoefenen van zijn zo geliefde hobby.

Maar ja Cleo, het laatste jaar moest je het iets kalmer aan doen. Je vierde je 90^e verjaardag nog wel met een rondvlucht op ons vliegveld, maar sindsdien zorgden je kwaaltjes voor steeds meer hinder. En nu, op de gezegende leeftijd van bijna 91 jaar heb je ons verlaten en ben je opgestegen voor je laatste vlucht.

We vergeten je niet en jij weet het intussen: old pilots never die, they just do fly away!

Mierlo 15 feb 2013
Piet Tamborijn

Club Fournier International

René Fournier was midden de jaren vijftig gezien zijn opleiding voorbestemd om een kunst-ambachtelijk ambt, als schilder, muzikant of ceramist te bekleden. Maar hij had ook één grote passie namelijk luchtvaart en het is dit laatste wat hem in een heel andere bestemming bracht. Door zijn eigen inzet, wilskracht en studie wordt René Fournier vliegtuigbouwer.

"Avions Fournier" of vliegtuigen van Fournier zijn beter bekend onder het logo of afkorting "RF" wat uiteraard staat voor René Fournier. Sinds de vroege jaren zestig werden maar liefst twaalf prototypes "RF" ontworpen en gebouwd onder leiding van René.

De vluchtkwaliteiten met fijne vliegcontrole en de lange levensduur van de "RF"-toestellen wordt algemeen erkend. De RF-vliegtuigen behoren tevens tot de stilste en zuinigste vliegtuigen in de wereld. René Fournier is ook de enige Franse vliegtuigontwerper, die zijn vliegtuigen tot vandaag nog kan aanmelden met zijn eigen naam "RF".

Hieronder een kort overzicht van de toestellen.

1960	RF-1	Prototype monoplace – Primé par l'état Français pour des qualités de vol.
1962	RF-2	Version destinée aux centres Nationaux.
1963	RF-3	Version clients, produite en série par la société Alpavia à GAP (France).
1966	RF-4	Version acrobatique du RF-3, produite en série sous licence par SPORTAVIA (Allemagne).
1968	RF-5	Biplace en tandem fabriqué en série sous licence par SPORTAVIA (Allemagne).
1969	RF-6	Triplace 2+2 étudié pour la groupe Sportavia – VW - Fokker
1972	RF-6B	Biplace côte-à-côte pour d'entraînement et de voltige. Fabriqué par société .Avion Fournier.
1973	RF-7	Monoplace de voltige expérimental étudié pour Sportavia.
1973	RF-8	Biplace métallique expérimental étudié pour Sportavia.
1976	RF-9	Biplace Côte-à-côte d'entraînement et de perfectionnement.
1985	RF-10	Extrapolation du RF-9 Plastique/fibre de carbone et fibre de verre. Sous licence au Brésil.
1993	RF-47	Biplace école économique. Door de Franse Nationale Federatie Aeronautique als beste lesvliegtuig beschouwd voor gebruik in de Aéroclubs

Meer dan achthonderd RF-toestellen vliegen er momenteel in vijfendertig landen. Hun gebruik strekt zich uit in meerdere interessegebieden zoals basisopleiding – observatie- en controle vluchten.

Een reeks spectaculaire vluchten werden gemaakt met enkel van deze vliegtuigen, waaronder zeker te onthouden valt, in 1965 het hoogte record 11.200 meter met een RF3, en de overtocht van de Noord Atlantische Oceaan in 1968 heen en terugvlucht door Mira Slovak. In 2001 werd nog een toer rond de wereld gevlogen door Gérard Moss. Deze vlucht werd volledig gefilmd van uit zijn toestel



Ons clublid Armand in gezelschap van Rene Fournier



Beeld van RF's tijdens een bijeenkomst te Cahors

RF-10. Gérard legde 55.000 km af over maar liefst veertig landen.

De vliegkwaliteiten en betrouwbaarheid van deze toestellen met een fijngevoeligheid om ze te vliegen, heeft iedereen aangetrokken die houdt van vliegen voor de lol, aan betaalbare prijs. " FLY for FUN"

De oprichting van de Club Fournier International eind 1989 is het resultaat

en de wens van vele RF-piloten om deze doelstelling te groeperen binnen een vereniging om er in solidariteit, hun belangen te verdedigen en hun activiteiten te bevorderen. Ondertussen bestaan er naast de CFI in Frankrijk, al verschillende CFI-afdelingen namelijk in de USA, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Duitsland en de Benelux.

Een jaarlijkse activiteit van deze CFI-afdelingen is een "RF-treffen" organiseren voor alle Fournier vliegers. Zo organiseert de afdeling CFI-Benelux dit jaar in het weekend van 25 en 26 mei met de steun van Aero Club Sanicole haar 8ste RF-treffen en dit op het vliegveld van Beverlo-Leopoldsburg.

Met een goede weersituatie zullen heel wat RF-types te aanschouwen zijn, zowel in de lucht als op de apron. Ik kijk uit naar een gezellige verbroedering RF-piloten en leden Aero Club Sanicole.

Armand B.

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®