

# ELKE-OOYER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

# 42

Elfde  
Juli

jaargang  
2013



## Woordje van de voorzitter

Na lange maanden van slecht weer was gelukkig de zon van de partij op een bescheiden manier tijdens de rally die weer uitstekend georganiseerd was door de sterke groep mensen die erachter zit. Het deed ook plezier te zien dat de nieuwe lichte leerlingen hun beste beentje voorgezeten hebben. De afsluitende

bbq was een goed einde van de dag – waarvoor dank!

Binnen het clubbestuur zijn er de laatste maanden voorzichtige stappen gezet naar de toekomst toe. Het reserveringssysteem (elektronisch) loopt goed, dank zij Patrick en iedereen die daarbij geholpen heeft.

Ook is het clubhuis voortaan dagelijks open zodat er altijd zou kunnen gevlogen worden. De nieuwe beurtrol voor het clubhuis werkt en zal tijdig geëvalueerd worden en in het weekend zie je clubleden opdagen om hun dienst te verlenen ter ontlasting van mezelf. Het engagement van de clubleden draagt trouwens ook bij tot de stemming en dat is belangrijk.

De werkgroep die de vloot bekijkt probeert als een groep goede huisvaders een goed beleid op dit vlak uit te tekenen, daarbij gesteund door de expertise van Luc Cloetens. In het najaar gaan we de LNC een opknopbeurt geven en zal er een vervangtoestel zijn. Zoveel is al zeker, de rest volgt. Kiezen voor de traditie van Cessna en Robin is ingegeven na het testen van allerlei nieuwe toestellen, na het luisteren naar de ervaringen en naar de eigen ervaringen met onze klassiekers.

Jan Larosse heeft een aantal mensen aan het werk gezet om na te denken over een nieuwe look voor ons clubhuis en die denkoefening is nog bezig, maar ze belooft boeiend te worden. Ondertussen hebben Gerry en Gert ook de problematiek van de lekken en de energie aangepakt. Bedankt aan wie geholpen heeft en aan Jan voor de nieuwe boiler!

Terwijl dit alles loopt staat ook onze airshow van september voor de deur en dat zal een topper worden. Geoffrey heeft naast een schitterend programma ook de medewerking van Disney gekregen omdat die in dezelfde periode de nieuwste productie 'Planes' in de bioscoop brengen. Uitkijken!

Kortom: leven in de brouwerij en dat is goed om zien! Dat het toekomstplan uitgetekend wordt is hoopgevend!

Veel vliegenot deze zomer!

Nicole Plees  
Voorzitter

## Heksen in Swaziland moeten lager vliegen

De luchtvaartautoriteiten in het Afrikaanse Swaziland richten hun pijlen op de plaatselijke heksen. Zij mogen voortaan met hun bezem niet hoger vliegen dan 150 meter. Dat schrijft de krant *The Star*.

Heksen die het verbod aan hun zwarte laars lappen, riskeren een fikse boete van 500.000 lilangeni, of zowat 42.000 euro. De vreemde wet kwam aan het licht nadat een privédetective betrapt werd toen die met een zelfgemaakte drone videobeelden had gemaakt. Het

speelgoedhelikoptertje vloog hoger dan 150 meter en dat was volgens het luchtvaartwezen verboden. "Hetzelfde verbod geldt trouwens voor vliegers en heksen op hun bezem", liet Sabelo Dlamani van de luchtvaartautoriteiten zich toen ontvallen.

### Belasting op toverdokters

Hekserij wordt erg au sérieux genomen in het koninkrijk Swaziland. Vorig jaar nog lanceerde een parlamentslid een wetsvoorstel om toverdokters hoger te

## INHOUD



1. Bij de cover: Dehavilland Tiger Moth
2. Woord van de voorzitter Heksen in Swaziland
- 3 The American Dream
- 4-5. Faience en Noord Italië
6. Clubuitstap Asperden Wist U dat
7. Vliegtuigtickets gekoppeld aan gewicht
8. OPS en Clubnieuws Sanicole Airshow Agenda 2013
10. 60 Jaar Patrouille De France Taal Clouddancing
- 11-12. Over wilde varkens...

### 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](http://www.sanicole.com)  
Mail: [info@sanicole.com](mailto:info@sanicole.com)

belasten om zo de armlastige staatskas te spijzen.



# The American dream ... of the American champion

Peter Menten

**N**a jaren droom- en zoekwerk is hij er eindelijk, de 7ECA Citabria van American Champion Aircraft met als thuisbasis EBLE!

Het concept is vanuit de jaren '60 en één van de meest gevlogen toestellen in de USA. Het bedrijf bestaat nu nog en is gevestigd in Wisconsin, USA waar dit type vliegtuig nog steeds wordt gebouwd.

In Amerika is het een klassieke hoogdekker onder de general aviation en werd oorspronkelijk vooral door 'farmers' gevlogen vanaf hun privéstrips.

De Citabria is een tandem tweezitter met een spartaans karakter. Al naargelang de types kan men kiezen tussen diverse motoren gaande van 118 tot 180 pK. Mijn toestel N-408JN heeft een Lycoming O-235 motor met 118 pK en is van bouwjaar 1966. In 2011 heeft de vorige eigenaar het vliegtuig laten remanufacturen in Amerika door de firma American Champion Aircraft met een nieuwe motor en een metal spar.

De vorige eigenaar vertrok om professionele redenen terug naar de States en stelde met pijn in het hart het toestel dat in Trier (EDRT) stond, te koop. Samen met Luc Vandemaele ben ik dan richting Trier gereden om het toestel te bekijken, een proefvlucht te maken en te zien of alle papieren in orde waren. Ik was meteen verkocht...

Luc zei: "oftewel koepte ne nieve oftewel den deze, want ge got giene betere twiedehands vinnen..."

Zo gezegd, zo gedaan. Half april 2013 vlogen de vorige eigenaar en ikzelf het toestel over naar zijn nieuwe thuisbasis EBLE.

Waarom de liefde voor dit toestel? Als klein manneke van 6 jaar mocht ik met mijn pa meevliegen. Hij had destijds een bedrijfje in luchtreclame en trok er reclamepanelen op met zijn eigen Stinson L5B Sentinel (PH-BBB) 180pK in EBZW, ook van Amerikaanse makelij, tandemzit en hoogdekker.



De vonk is toen zeker overgeslagen en ik heb deze gedachte nooit meer gelost! (Klein detail: de PH-PBB was eerder eigenaar van Prins Bernard van Nederland (vandaar PBB). Hij had hiermee leren vliegen in het leger.) Ook bij bezoeken op fly-ins in het buitenland met mijn motorzwever trok de staartwielachtige me altijd al aan, tandemzit, stoer en echt een vliegtuig met karakter.

De Citabria staat ook bekend voor het vliegen van 'basis acro' (+5, -2G) (de Super Decathlon = full acro met 180 pK).

Om deze reden heb ik de Citabria niet gekocht, wel wil ik me laten opleiden om nu en dan toch een mooie looping of fatsoenlijke rol te draaien. De naam Citabria leest men omgekeerd Airbatic, vandaar!

Mijn eerste buitenlandse trip met de Citabria was al meteen raak! De trip naar Bantheville in Frankrijk naar het vliegveld van onze Geert met de ideale landingsstrip voor een Citabria. Er wachtte mij een warm onthaal en een fijne sfeer. Het is een prachtig veldje waar het (nondeju) fijn is om tijd door te brengen met vrienden piloten. Nog's bedankt Geert.

Peter Menten



*Een rotwinter en wie heeft er al lente gehad? En dan dien ouwe zweefvlieger die dacht dat de beste periode aan de Côte d'Azur ergens half mei moest zijn. Dus op voorhand afgesproken met Bart, mijn erg betrouwbare leader in formatie, dat we tussen 9 en 19 mei de Azurenkust en Italië zouden bestoken met onze vurige blikken om vervolgens de panoramische beelden op te slaan in ons gigantisch brein.*



Aanlokkelijker werd het alleszins omdat we het ganse optrekje van vriend Luc ter beschikking hadden in Fayence. Dit stulpje met overloopzwembad ligt zo'n 60 meter hoger dan het vliegveld, op ongeveer 400 m er vandaan en vanaf het terras zien we onze vliegtuigjes blinken in de avondzon.

Ik weet niet meer waarom we de 9<sup>e</sup> mei niet vertrokken, maar de 10<sup>e</sup> 's morgens was het zover. Boven onze Ardennen was het een sweep-stake tussen denentoppen en wolken, maar we wisten dat het verderop in de Maasvallei zou beteren. Dus wij verder naar Dôle Tavaux voor enige bevoorrading in Mogas. Wel niet op het vliegveld, maar vrij kort in de buurt. Daarvoor hebben we twee plastic jerrycans van twintig liter op een plooi karretje gemaakt van een oud kinderkoetsje.

Een maand later krijg ik een factuur en de ontleding ervan is wel de moeite waard. Voor Bart en mij, dus twee landings: 8,36 Euro. Parking voor beiden: 0,54 Euro. Subtotaal: 8,90 Euro. BTW: 1,74 Euro. Totaal: 10,64 Euro. Opgestuurd onder gefrankeerde omslag.

Dan wij verder naar Lyon. We wilden de kat uit de boom kijken om eventueel oostelijk over Grenoble te gaan. Maar de wolken hingen tegen

de bergtoppen en Bart koos voor het Rhonedal samen met de mistral. We mochten knal boven Grenoble Saint Georges waar niks bewoog behalve de wind en verder richting Valence wind vanachter. Tussen de Dentelles de Montmirail en de Ventoux noteerde ik een groundspeed van 155 kts met een gereduceerde powersetting van 21 map. Dat betekent een windsnelheid van meer dan 40 knopen! Gelukkig gaan we in Carpentras de hoek om en uiteindelijk in Fayence was het al heel kalm. Komt daar een man naar mij toe en zegt wie ik ben en dat Jantje Peeters met hem meegevlogen heeft in zijn Pipistrel Taurus.

De zaterdag hebben we de markt bezocht en lekker vakantie gehouden. Zondag hebben we eerst de kust afgevlogen van Cannes tot Le Lavendou, en terug over La Môle naar de Alpen om goedendag te gaan zeggen bij onze vriend Remi Guerner in Gap.

Van daar naar Vinon om Paul Janssens (de man met de Wankel Glasair) te bezoeken. Daar kregen we een kopwind van 30 knopen en 20° van rechts om te landen. Liever rechts dan links zou ik zeggen. De nijldige wind maakte dat ik bijna onderkoeld geraakte, had Bart mij geen reserve trui gegeven.

Maandag zou het moeten gebeuren om Italië te pakken. We gingen er

vroeg vandoor langs Nice VOR en de Italiaanse kust over Albenga en Genova. Dan noordoostwaarts over de bergen naar Piacenza (militair) richting Cremona. Daar had ik willen landen maar het veld was 's maandags dicht. Zuidelijk van Brescia ligt het militair vliegveld van Ghedi en die wilden dat we om hun CTR vlogen om meer noordelijk het Gardameer te overvliegen. Het was tegen de middag met lenteson en prachtige kleuren. Ik hoorde er mandolines en Caruso's La Campana di San Giusto bij.

In Verona Boscomantica zijn we geland om bij te tanken. Hier kreeg ik het vermoeden dat de crisis waarschijnlijk oorzaak was van de stilte. Wat een verschil met vijf jaren geleden!

Over Padova zijn we naar San Nicolo Venetië gevlogen waar nog drie Engelse RV-6 stonden in het hoge gras. Met de vier mannen die daar rondliepen in werkkledij kon men vermoeden dat daar een handling moest betaald worden. Al bij al viel de 16,00 Euro nog mee; (beter dan Midden Zeeland 22,00 Euro, maar daar was wel gemaaid). Het mooi gerestaureerde jugendstyl restaurant was niet meer, en daarom liepen we op zoek naar een eethuis verderop op de Lido. Niet te doen om twee uur in de namiddag. Dan maar fast food bij een Indiër en mijn keel stond in brand.



Het paradijselijk gevoel van vijf jaren geleden was helaas verdwenen.

De terugkeer naar Fayence was bekende weg en probleemloos.

Dan hebben we drie dagen zitten wachten om enigszins droog terug in EBLE te geraken. Intussen hebben we wel goed gegeten en gedronken. Er lag genoeg champagne in de kelder. Bart heeft zelfs gewerkt.

De 17<sup>e</sup> zijn we dan vroeg vertrokken. On top tot Villefranche nabij Lyon. Dan tussen en onder zwangere wolken tot Châlons sur Saône. Hier hebben we nog maar eens getankt en daarna tot Reims gesukkeld. Rond zeven uur hebben we Jan Gielkens gebeld dat we het gingen wagen als het niet meer regende op Sanicole. Hij heeft voor ons het gordijn opengetrokken en zo zijn we veilig geland. Maar een witte van het schab zat er die avond op het terras niet in.

Karel Vranken.

*Zuidkant Alpen*

*Lido*



# Clubuitstap Asperden



Op een onverwacht zonnige namiddag .... Een goed initiatief van Wim Van Malcot, om nieuwe leden nog eens op een spontane manier kennis te laten maken met het clubleven.

De bestemming was Asperden.

De weersvoorspellingen bleken niet te kloppen en we konden profiteren van het prachtige weer.

Leerling-piloten konden zich inschrijven bij vliegtuigeigenaren om mee te vliegen en met volle vliegtuigen vertrokken we rond 13u lt. naar onze buitenlandse bestemming.

De leerling-piloten merkten nu dat piloten zich na het behalen van het brevet toch een enigszins andere vliegstyl aannemen, maar ook via een andere route naar de bestemming vliegen. Een steeds wisselende delegatie bezoekt al jaren de Open Dag die de vliegclub in Asperden met Pinksteren organiseert. Asperden ligt naast Niederrhein op Duits grondgebied. Daar hebben ze een zweef- en een motorvliegsectie in de club, een modern clubhuis en een mooie brede grasbaan.

Tijdens de Open Dag is er steeds een gezellige drukte en wordt er onafgebroken gevlogen. Men laat er geen spectaculaire dingen zien, maar de demonstraties trekken steeds weer de aandacht van het publiek en van de bezoekende piloten.

Als je tussen het publiek staat zie je niet alleen mensen naar boven kijken, maar zeker evenveel staan verlekkerd naar hun goudbruine braadworst of naar hun met mayonaise ondergestopte friet te glunderen. Terwijl ze staan te eten, gluren ze al met één oog naar de eettent, die ze nog niet bezocht hebben en waar hun volgende portie calorieën op hen ligt te wachten.

De uitstap is 's avonds afgesloten bij de Chinees in Leopoldsburg. Hier was niets meer te merken van de kleinigheidjes die men in Asperden had gegeten. Alles was inmiddels verteerd en iedereen smulde weer van de rijsttafel.

Een leuke dag.

*Eén van de deelnemers...*



## Wist U dat :

- Gepubliceerd bericht uit New Zealand ook voor Europa kan gaan gelden...(Zie volgende pagina)
- Bij aanschaf van een nieuw lestoestel dus ook de MTOW geschikt moet zijn voor het gemiddelde gewicht van onze clubleden (en ook onze F.I.s)
- We wel echt pech hebben met de D-EGPG
- We in deze economisch moeilijke periode voor onze club alle zeilen moeten bijzetten om met elkaar onze hobby veilig te stellen
- De inzet van allen is gewenst om zoals voorgesteld het clubhuis met elkaar open te houden, alle dagen van de week een havencommandant te hebben en het onderhoud zoveel mogelijk op de werkdagen uit te voeren
- We ondanks alle problemen hopelijk ook nog veel mogen vliegen, waarbij natuurlijk de weersomstandigheden wel enigszins moeten verbeteren.
- Ook de voorbereidingen voor de vliegshow weer heel dichtbij komen en we de (hopelijk) goede financiële bijdrage aan de club heel goed kunnen gebruiken
- Vrijwillige werkzaamheden bij de voorbereiding en tijdens de show dus uiteindelijk ten gunste komen aan alle leden
- Een nieuw parade paardje van Airbus zijn maidenflight maakte op 14 juni 2013
- Het hier gaat over de Airbus 350
- Volgend jaar een nieuwe ploeg de rally en BBQ zal organiseren (kandidaten mogen zich melden)
- Er in oktober een bezoek gepland is aan het atelier van Snecma (info volgt)
- Onze Luc, je weet wel, Part Nr 0001 van Sanicole, een grondige overhaul heeft gekregen en duidelijk weer de goede weg opgaat.
- Dat we Lucske nog vele zorgeloze toffe jaren toewensen. Dat we nog veel mogen mogen, veel kunnen kunnen en weinig moeten moeten...

# Vliegtuigtickets gekoppeld aan lichaamsgewicht...

© Samoa Air/Facebook.

Samoa Air is als eerste luchtvaartmaatschappij ter wereld van start gegaan met het wegen van passagiers om de ticketprijs van de vlucht te bepalen. Reizigers betalen niet langer voor een stoel, maar een vaste prijs per kilo, die kan variëren per route.

Zwaarlijvigheid is in Samoa en een aantal andere eilandstaten in de Stille Oceaan een groot probleem. Samoa neemt de tweede plaats in op de wereldranglijst van volkeren met overgewicht. Ruim 90 procent van de bevolking zou naar de maatstaven van de Wereldgezondheidsorganisatie te dik zijn.

Veel redelijker

Volgens Samoa Air-directeur Chris Langton is het nieuwe prijssysteem, dat in januari werd geïntroduceerd, veel redelijker. 'Er worden geen extra kosten berekend, zoals andere maatschappijen weleens doen. Een kilo is bij ons gewoon een kilo', aldus Langton. Het gaat daarbij om lichaamsgewicht plus bagage.

De prijzen liggen tussen de 1 dollar (0,78 euro) per kilogram voor de kortste binnenlandse vlucht en de 4,16 dollar (3,24 euro) per kilogram voor de route van Samoa naar Amerikaans Samoa.



## Verrast

'Passagiers zullen aangenaam verrast zijn wanneer ze hun ticketprijs vernemen', zegt Langton. 'Gezinnen doen er zeker hun voordeel mee nu kinderen gewoon worden gewogen.' Hij omschrijft de nieuwe manier van prijsbepaling als 'het systeem van de toekomst'.

Vorige week pleitte een Noorse hoogleraar ervoor om de ticketprijs afhankelijk te maken van het gewicht van de reiziger. 'Elke extra kilogram

leidt tot meer brandstofverbruik, een grotere CO<sub>2</sub>-emissie en bijkomende kosten', aldus de onderzoeker.

*Bhatta vindt dat belangrijke maatstaven zoals het gewicht van de passagier en de toebedeelde zitplaats significant meegeteld moeten worden bij het berekenen van de kostprijs. Hij doet daartoe drie voorstellen:*

**De prijs van een vliegticket moet in de toekomst afhankelijk worden gemaakt van het gewicht van de reiziger. Dat stelt de Noorse onderzoeker Bharat P. Bhatta.**

© thinkstock

### 1. Ticketprijs volgens totale gewicht

Dit concept houdt in dat de prijs berekend wordt aan de hand van het gewicht van de reiziger plus zijn bagage, met een vaste prijs per kilogram. Op die manier zal een passagier die met koffer en al 60 kilo weegt, slechts de helft betalen vergeleken met een persoon die 120 kilo weegt.

### 2. Basistarief plus/minus extra kosten

Deze optie gaat uit van een vast basistarief. Zwaardere individuen zullen daarbovenop extra moeten betalen om de bijkomende kosten te dekken, terwijl lichtere personen korting krijgen. Iedere passagier krijgt zo een tarief op maat.

### 3. Zelfde tarief voor personen met gemiddeld gewicht

Reizigers met een normaal, gemiddeld gewicht krijgen hetzelfde tarief. Je betaalt meer of minder als de bagage een bepaalde limiet overschrijdt. Zo krijg je drie tarieven: hoge, gemiddelde en lage.

'De prijs van een ticket berekenen op basis van gewicht en ruimte is een universeel principe dat in andere sectoren veelvuldig wordt toegepast', aldus Bhatta. 'Omdat gewicht een essentieel onderdeel is van de totale transportkosten, moeten luchtvaartmaatschappijen dit in rekening brengen. Elke extra kilogram leidt

immers tot meer brandstofverbruik, hogere CO<sub>2</sub>-emissies, en dus bijkomende kosten.'



## OPS & CLUBNIEUWS

### Onverwacht lang buiten gebruik D-EGPG.

De Robin D – EGPG is begin april naar Bonn Hangelaar gebracht, omdat er een 100 uur – inspectie uitgevoerd moest worden. Tegelijkertijd zou men het luchtwaardigheidsbewijs (ARC) verlengen.

Na enkele dagen ontvingen we het bericht dat er een structurele herstelling aan het vliegtuig uitgevoerd moest worden. Voordat de monteurs van Flufzeugwerft Moller de herstelling wilden uitvoeren wilde men een schriftelijke workorder van de Robin-fabriek in Dijon, Darois ontvangen.

Om die workorder te krijgen is er nogal wat over en weer gemaaid. Dit heeft bijna 3 weken geduurd.

Ondertussen is de omniumverzekering opgeschort. Gelukkig heeft de verzekeringsmaatschappij Aviabel zich vol begrip opgesteld.

Gerry, Wim, Yvette en ik zijn op een woensdagnamiddag onverwacht bij het onderhoudsbedrijf binnengestapt. In het verticale staartvlak was een houten plaatje van ongeveer 12 op 12 cm losgekomen. Door dit plaatje op de originele plaats vast te lijmen was het euvel opgelost. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het op een vitale bevestigingsplaats van het kielvlak zat. Verder heeft men het startprobleem van het vliegtuig proberen op te lossen.

Het eerste weekend liet de Robin het afweten en was alleen nog zeer moeizaam met de hand te starten. Ondertussen waren de relais en 40 ampère zekering vervangen.

Uiteindelijk bleek de oorzaak kortsluiting in de startmotor, veroorzaakt door 2 losse schroeven, die ooit, ergens op onverklaarbare wijze in de startmotor terecht zijn gekomen.

Van toen af start en vliegt de Robin prima.

### Havendienst / bardienst in clubhuis.

Tijdens de weekdagen worden haven- en bardienst verzorgd door een vaste ploeg. Dit verloopt goed. Indien er een boeking is na 19h probeert de

havenmeester een collega in te schakelen voor deze periode. Het spreekt vanzelf dat in dit geval de havenmeester dient verwittigd te worden indien de vlucht niet kan doorgaan.

Het weekendsysteem begint geleidelijk vorm te krijgen. Als u nog niet hebt gereageerd, aarzel dan niet om even contact op te nemen om enkele dagen vast te leggen waarop u wilt assisteren. De havendienst zorgde bij veel clubleden vaak voor onduidelijkheid.

De wet zegt: Een havenmeester opent en sluit het vliegveld. Na opening van het vliegveld mag hij zijn/haar taak overdragen aan een gemachtigd persoon. De havenmeester noteert volgens een vaste omschrijving dat de havendienst is overgedragen aan een gemachtigd persoon. Op het einde van de vliegtag sluit een havenmeester het vliegveld.

Bij dit havenmeester-/bardienststelsel geldt de uitspraak: "Samen sterk". We hebben de mogelijkheid om 7 dagen per week operationeel te zijn, maar we zullen met ons allen onze schouders er onder moeten zetten.

### WebCam

Sinds donderdag 20/06 zijn we weer helemaal mee met de technologie! Een webcam werd geïnstalleerd door onze eigen PRISM ([http://en.wikipedia.org/wiki/PRISM\\_\(surveillance\\_program\)](http://en.wikipedia.org/wiki/PRISM_(surveillance_program))) om laagvliegers en hoogvliegers te onderscheppen (niet te verwarren met opvliegers).

De webcam zal binnenkort gekoppeld worden aan de website, zodat jullie vanuit je kantoor en luie stoel kunnen genieten van het prachtig uitzicht en dromen over een leuke vlucht.

## AGENDA 2013

<b>6 Juli</b>	werkdag 9-14.00u.
<b>3 Augustus</b>	werkdag 9-14.00u.
<b>13-15 September</b>	AIRSHOW
<b>26-29 September</b>	Uitstap Italië/Zwitserland
<b>5 Oktober</b>	Infomiddag Opleiding 14.00u. Helpersfeest
<b>22 December</b>	Winter Barbecue
<b>23 December tot 3 Januari 2014</b>	EBLE GESLOTEN

## SANICOLE AIRSHOW

In 2013 zal Sanicole door de afwezigheid van een militaire vliegshow de enige show zijn in ons land. De 37<sup>e</sup> editie belooft er eentje te worden met vuurwerk op elk gebied.

Als absolute hoogtepunten gaan we enerzijds de 60<sup>e</sup> verjaardag vieren van La Patrouille de France en anderzijds is er de Breitling Superconstellation die zijn opwachting gaat maken.

Op historisch gebied wordt het een editie om duimen en vingers van af te likken. De Flying Bulls komen met hun P-38 Lightning en F4U-4 Corsair, uit Engeland is er de Seafire en de Skyraider en uit Zwitserland komen naast de Connie ook nog de Schlepp en de Grumman Avenger. De RAF doet ook zijn duit in het zakje met de BBMF DC-3.

Ook qua Jets hebben we een mooi rijtje samengesteld. Naast de Belgische en Nederlandse F-16 demonstraties komt uit Frankrijk de machtige Rafale en uit Hongarije de JAS-39 Gripen.

Oorspronkelijk was ook de Zwitserse F-18 toegezegd voor onze show, maar deze werd in extremis vervangen door het PC-7 Team (9 x PC-7).

Acrobatie kan natuurlijk ook niet ontbreken en met Paul Bonhomme en Steve Jones oftewel de Red Bull Matadors hebben we het beste wat er in de wereld te vinden is. Ook De RJ Falcons en de Breitling Wingwalkers maken dit plaatse compleet.

Het volledige programma kunnen jullie vinden op [www.sanicole.com](http://www.sanicole.com) en we hopen dat jullie allemaal present zijn om ons jaarlijkse vliegfeest opnieuw tot een goed einde te brengen.

2014 wordt een heel speciaal jaar voor onze vliegshow, maar daarover volgt later meer...







# 60 ans !!!

## Félicitations et... bien venue à Sanicole en Septembre "



Foto's Toine Roels

## CLOUDDANCING

Fournier Fly-Inn/clubdag, zaterdag 25 mei 2013. Een prachtig initiatief... Ik heb er erg naar uit gekeken en had echt zin een fijne vliegdag.

De verwachtingen waren waarschijnlijk erg hoog gespannen vanwege het slechte weer van alle afgelopen maanden. En ja hoor, 25 mei, wakker geworden en..... DE ZON!

Blauwe lucht en een paar prachtige witte dotten van wolken. Nadat ik rond 11 uur op het veld was aangekomen was er al een en ander aan kisten geland. Mij zoontje riep al meteen dat het een prachtige dag zou worden. Armand loopt zo trots al een pauze en zeer tevreden rond, hoe kan het ook anders met zo'n weer.

De temperatuur liep lekker op en het vliegspul liep lekker binnen. Mooi, 12 uur. Zeg Bram (mijn zoontje) zullen we een stukje gaan vliegen. Ja hoera.

Dus wij de lucht in met onze TB10, D-EFLT. Want een dergelijke mooie lucht met wolken die aaibaar zijn kan ik toch echt niet ongemoeid laten. QNH1016, cloudbase 3500-4000ft, FEW 1/8-2/8.

Even een rustig stukje luchtruim zoeken. Na wat steile bochten en andere speelse bewegingen snel klimmen naar 4000ft om rond de wolken te slingeren, heerlijk, het echte vliegwerk. Zicht genoeg rondom en naar beneden dus onder de wolken door, achter de wolken door, er overeen heen, etc., etc. Als een echte vogel in de lucht, verslavend. 4000ft, 5000ft, 600.....ft (radio)....krrrr.... DLT..... Brussel info DLT, go ahead. Brussel info, Your altitude is 6000ft, please descent immediately Sorry, descending, DLT "just cloud-

dancing" DLT. Na de landing moest er gewerkt worden. Het toestel moest nodig gewassen worden dus op zoek naar de kraan.

Hangar 6 heeft er een maar zo droog als een woestijn. Na wat rondvragen en het openen van putten konden we kranen open zetten. Hé, er komt geen water meer uit de wc's! Sorry, iets te veel met de kranen gewinkeld. Ter info: Het buitenkraantje bij hangar 6 heb ik weer droog gezet ivm lekkage van het kraantje.

Na de wasbeurt heerlijk relaxen in de toen al warme zon met alle mannen op het terras op een rijtje. Genieten van de stunts van het SWIP team. Een privé voorstelling.

Kortom, een geweldige dag, eentje voor in het plakboek.

Clubleden bedankt, Peter en Bram Smits, D-EFLT  
PS: idee.... een Socata TB dag...?

## TAAL

De pooier in zijn Ford escort kan het echt niet vatten dat zijn vriend, cateraar van beroep, het niet zo moeilijk heeft met mee-eters.

Dat een visser die bot vangt in plaats van krabben met jeuk vindt hij erg maar dat deze sukkelaar tijdens het beoefenen van zijn hobby ook nog eens zijn vrouw aan de lijn krijgt vindt hij pas het toppunt van tegenslag.

De musicus met notenallergie deed verwoede pogingen om de tuinman om de tuin te leiden terwijl de elektricien die niet tegen spanning kon geamuseerd toekeek hoe de brandweerman met zijn nieuwe vlam het konijn met een hazenlip de struiken injoeg.

Hier klopt iets niet zei de hartchirurg. Is het de tandarts die op de zenuwen werkt?

Neen absoluut niet het is de tabakshandelaar die de sigaar is en de bakker die zijn brood niet meer verdient. Trouwens nu menig houdhaker er het bijltje bij neergelegd heeft weet de timmerman niet meer van welk hout pijlen maken.

Trouwens op economisch vlak zijn er nog andere problemen:

De horlogemakers zouden de tijd willen terugzetten en de confectie industrie moet er een mouw aan passen, dit allemaal terwijl de bierbrouwers uit een ander vaatje moeten tappen en de cafébazen het zat zijn. De kappers zitten met de handen in het haar en voor vele bioscopen valt het doek terwijl heel wat strandredders het hoofd niet meer boven water kunnen houden.

Gelukkig voor de luchtvaart hangt er nog heel veel in de lucht.

## Over wilde varkens, en vliegende Hollanders ...



*Was het nu eind maart, of begin april, ik wil ervan af zijn ... Niet dat deze situering in de tijd er verder iets toe doet. Hij of zij die zoekt naar moraliteit, zal eerder karig worden bedeed, tenzij met het inzicht dat een gekregen paard of andersoortig viervoetig dier, best niet in de bek wordt gekeken.*

Enige duiding omtrent de protagonisten is niet overbodig, mij dunkt. Geert! Even heb ik erover getwijfeld een pseudoniem te moeten invoeren bij dit relaas, daar gène niet zal kunnen worden gemedend. Doch de waarheid heeft zijn recht, en bij de uitspraak zullen de feiten sowieso verjaard zijn. Geert dus. De enige authentieke, instructeur, bezieler, sociale clublijm in hart en nieren ...; mooi ware het mocht de lijst der passende adjectieven hiertoe beperkt zijn. De pijnlijke volledigheid gebiedt te stellen dat een onophoudelijke drang naar lekker, kruidig en vooral veel eten zijn voortdurende volle aandacht krijgt. Vooral als 't niet veel moet kosten. Is het gratis, voor niets, dan wordt hij onhoudbaar, gefocust op likkebaardend genot. Van Geert te zien eten krijg je honger!

Een tweede hoofdrol werd opgeëist in dit epos door Gilbert. Erudiet, multilinguïst, begenadigd redenaar... hoewel we hem nog nooit hoorden blijk geven van enige Scandinavische taal te beheersen. Nu één zijner kersverse kleinzonen 'Lars' is genoemd, kon dit toch worden verwacht. Zweeds doet verder niks ter zake in dit verslag, wel de kruidig en hopperige smaak van Orval, dewelke net uitvoerig en lyrisch werd beschreven door Gilbert, net voor hij de telefoon opnam, die alles zou veranderen! Niets op sanicole zou nog hetzelfde zijn nadien. Was het zijn tweede dan wel derde Orval? Ik geef toe mijn journalistieke plicht niet tot op het bot te hebben vervuld en mijn bronnen onvoldoende gecheckt. Maar weet, beste lezer, ik ben maar een 'would be' journalist, en niet zonder scrupules. Waarom de kruik ledigen tot op de bodem als de partiële waarheid al wenkbrauwenfronsend genoeg is.

Guido. Ja, de Guido! Steeds fijnzinnig aanwezig, met gevatte opmerkingen over de gang van zaken. Evenwichtig,

bogend op jaren levenservaring, en piloot van de beste soort. De LNC staat kwispelstaartend op de grasmatt, eens hij Guido bemerkt tussen het zootje ongeregeld dat komt leren vliegen, of die denken het al te kunnen. Keer op keer kust hij met 'zijn' LNC het tarmac op bijna erotische wijze. De final van het harmonieuze paar Guido en LNC, evenaart de curve van een vrouwenheup, in haar beste jaren welteverstaan. Dit alles ware nog niet fascinerend genoeg, mocht het niet nog eens te meer worden onderstreept door de nonchalante ijzige blik, waarmee Guido het terras en kantine betreedt, na wederom zo glansrijk te zijn neergestreken.

Met rustige vaste tred en schijnbaar immuun voor de jaloeerse blikken. Die bewuste zondag echter leerden we de andere kant van Guido kennen. Achter die ijzige kalmte, achter dat bijna boedhistische evenwicht, zit een ongeziene bloed-dorstigheid verscholen. Meteen en plotsklaps zich ontplooiend zoals een westernheld zijn revolver trekt ... Het jachtinstinct, die getunnelde focus op de prooi, die moet en zal worden veroverd, binnengehaald, de eerste en heilige plicht van de jager, de alfawolf, verantwoordelijk voor het voedsel van zijn roedel.

Verder waren er nog getuigen, meerderen, van het eerder middelmatige soort. Bert, Jan, Wim, Rudy, nog een Wim ... allen ofwel goede huisvaders, ofwel eerder bescheiden en op de achtergrond. Hoewel nog één vermeldenswaardige bijdrage persoonlijk moet worden opgedragen aan Nicole. De kalmte bewaren is eerder een nobele eigenschap die vaderlijk oftewel mannelijk wordt bestempeld. Nicole bewees ook hier het glazen plafond achter zich te hebben gelaten, en wist de warrige jacht in goede banen te geleiden, met de juiste instructies en opgave van coördinaten aan de haastige jagers, die verblind waren door het vooruitzicht op onverhoopt fortuin.

Tot zover de protagonisten, nu de feiten; U weze gewaarschuwd, ik kan niet garanderen dat het beeld dat u had van bepaalde figuranten, voortaan nog hetzelfde kan zijn.

Tien na zeven was het. 19.10u, om precies te zijn. De koude avondlucht die dit voorjaar typeert kleurde stilaan rood. Stefan kwam tot het inzicht moeilijk de slaap te kunnen vatten die avond, zonder vooraf zijn stoere lijf en zinnen nog aan wat krulwerk te onderwerpen boven de Pampas. Zijn gele Engelse krachtpatser had maar weinig rol nodig, en weg was hij, en kon zich amper bedwingen om niet al meteen na take off een roll te plegen. Wat ik mij nu pas bedenkt is dat het niemand is opgevallen dat Stefan terug is geland. Allen overmand door de emotie, na die ene telefoon.

De gesprekken aan de toog gingen over Orval, zoals eerder aangegeven. 'Geen enkel bier behoudt zo fier zijn romige kraag, zelfs in vette glazen', orakelde Gilbert. Even was hij ontdaan van zijn eigen uitspraak, daar hij niet zeker wist dat zijn Nicole het verkeerd had kunnen opvatten, alsof zij bier in vette pinten schonk. Neen, hij bedoelde natuurlijk de vetigheid die haar oorsprong kende bij de smakende monden van Geert en consoorten, die hun de snacksateetjes lieten welgevallen, gebakken in frituurolie en gedipt in oosters zoetzuur. Ongetwijfeld had hij nog veel verder kunnen gaan in het onderwijzen van brouwmethodes, unieke kruidenmengsels en andere bachanale wetenswaardigheden... doch zijn opborrelende inspiratie werd verstoord door de telefoon. Buiten Gilbert had niemand die gehoord, overstemd door de vrolijke klap, eigen aan zo'n afterfly momenten.

Even later begaf hij zich terug onder de meute en onderbrak meteen, gezien het belang van zijn boodschap volkomen begrijpelijk ...

Schijnbaar kalm, onthulde hij niet meteen de kern van de telefoonboodschap. Hij leidde in met een verwijzing naar de georganiseerde en uitvoerig in de media besproken jacht op everzwijnen in de bossen van Retie. Deze had niks opgebracht, nul, noegabollen! Geert zat al op de punt van zijn stoel. Gilbert ging verder: 'De jager die ik zopas aan de lijn had, en die beweert dat er aan Geert een part van de buit is beloofd, heeft net tezamen met zijn kompanen op de Hechtelse Heide drie everzwijnen

geschoten. Twee kunnen ze zelf laden, maar één is voor Geert. Hij moet ze wel meteen komen halen, ... ze staan aan het 'huisje'.

De stemming sloeg meteen om. Blikken gingen speurend rond. Adrenaline kende meteen een opstoot. 'Ik pak de aanhanger!' zei Geert. 'Hola, zij Wim, mag dat wel, is dat niet stropen, is de jacht wel open?' 'Niks van', zei Geert, 'we gaan zo'n varken toch niet mislopen, man! Ik zie het al hangen boven de barbecue in Bantheville. Nietwaar, Jan? Jij doet zijn jas wel uit, toch? En meteen de diepvries in.' Een opmerking uit de achtergrond over dat zoiets toch moet versterven viel in dovemansoren, en schichtig rondzoekend naar de nodige autosleutels vroeg Geert 'Het huisje ... welk huisje?' Ja, welk huisje ... Het pomphuis allicht.

Verwarring, twijfel, sommige zagen de buit al ontglippen, te meer daar Gilbert aangaf dat de Jagers niet lang konden wachten, hooguit een kwartier. 'Kom Geert, we zijn weg!' waarmee Guido iedereen verraste. Meer vastberaden kan niemand zijn. Het moest en het zou! Als twee brothers in arms, stoven ze naar buiten, en meteen daarna zagen we een donkergrijze Passat in vliegende vaart richting benzinepomp scheuren, waar de aanhangwagen stond geparkeerd. Zo voorzienend waren ze nog net. Zo'n wild geschoten en allicht bloedend zwijn leg je niet in je kofferbak.

Daar ging de telefoon weer. 'Neem op, Gilbert!' Maande bijna iedereen aan in koor. Gilbert had weinig aanmaning nodig en begaf zich met grote haastige tred naar de telefoon. 'Ja meneer ... waar ze blijven? Ze komen er zo aan, maar zeg eens, welk huisje bedoelen jullie? ... Ah, ja, dat dachten we al, het pomphuis. Dat is vlakbij, over 5 minuten zijn ze er, met de remorque.' Nicole onderbrak meteen haar aangevatte zoektocht naar scherpe slachtersmessen en ander mogelijk bruikbaar keukentuig, en rende naar buiten. De timing van haar actie was perfect want ze kon de ontbolsterde Geert en copiloot Guido nog net doen stoppen en meegeven dat het wel degelijk het pomphuis betrof.

Makkelijk met de viervoudige snelheid waarmee we Karel zijn Europa op vertrouwde wijze zien naar buiten laveren richting Kamperbaan, ging Geert de bocht in langs de oude gestalde straaljager, gevolgd door een al even grote aanhanger als die van

Karel. Geen zwijn zou hen te groot zijn, geen obstakel te hoog. Voor Guido mocht het nog sneller gaan, en maande Geert aan, gezeten op de punt van zijn autozetel, de neus bijna tegen het venster. De achtergebleven vrienden in de kantine stonden vol bewondering voor de explosieve en heldhaftige daadkracht van beide zwijnejagers. Nog even en zij konden de triomfantelijke terugkeer bijwonen. De buit zou met de beste zorgen worden geborgen, de helden met gepast eerbetoen gehuldigd.

Ter hoogte van de slagboom zat Geert reeds uit te kijken of hij zijn Passat-zweverremorque-combinatie zonder onnodig remmen de Kamperbaan op kon mennen. Gelukkig, geen verkeer, op een fietser na, die aan de overkant richting Leopoldsburg reed. Die arme man zijn mond viel open van verbazing en dacht in een scène van een James Bondfilm te zijn beland.

Geert onderschatte namelijk de lengte van zijn trein en nam aan de buitenzijde van zijn bocht het dranghekken mee, dat enkele meters verderop bleef natollen op het fietspad. 'Bijzaak, man!' riep Geert. 'Niet aantrekken!', bevestigde Guido.

Als je zo'n volkswagen maar hoog genoeg in toeren drijft, gaat die zelfs met een XXL aanhanger vooruit als een mes door boter en Geert overbrugde de afstand naar de zijweg richting pomphuis in een recordtijd. Het gecatapulteerde dranghekken nog vers in het geheugen nam hij de bocht niet veel, maar toch een beetje voorzichtiger. Desondanks creëerde hij een stofwolk die de invasie van een colonne Leopardtanks deed vermoeden.

Wat verderop, het moet zo'n tweemisschien driehonderd meter geweest zijn, stond Dirk. Hij had zich bereid getoond bij het derde dode everzwijn te wachten op 'die van Sanicole', terwijl zijn twee vrienden de overige twee reeds naar huis voerden. Goed wetende dat de officiële jacht op everzwijnen verlopen was sinds gisteren 31 maart, vermoedde hij bij zo veel tumult ... een razia! Het zou hun vergunning kosten en hun reputatie. Zo veel amok zouden die van Sanicole nooit maken om een varkentje te komen laden. Hij toonde zich alert en sleepte terstond met een oerkracht die bij hem opstak het everzwijn achter dicht struikgewas en liet zich plat op de buik vallen, naast zijn prooi.

'Zie jij ze?', vroeg Geert. 'Ik zie niks' antwoorde Guido, zijn neus nog wat dichter bij het raam brengend om zijn arendsogen alle kansen te geven. Geert besloot een eind het bos in te rijden, nu ja, denderen was het. Dirk trok zijn jagerspet nog wat dieper over zijn oren en legde zijn arm over zijn wapen, opdat dit hem niet zou verraden. Hij durfde niet te kijken, wat ook bijna niet mogelijk was, gezien de immense stofwolken die werden opgeblazen.

U raadt het al, beste lezer, het onmogelijke, onvoorstelbare gebeurde. Op deze ridicule wijze is Sanicole het naar alle waarschijnlijkheid meest heerlijke wilde varken misgelopen. Want na enkele keren schichtig een andere bosweg te hebben verkend, daagde het in Geerts lucide hoofd dat het 1 april was. Een ongeëvenaarde Hollandse vloek galmde over de Hechtelse Heide. Guido begreep het aanvankelijk niet, maar vloekte al even hard op zijn beurt, toen Geert brieste: 'Ze hebben ons bij ons kloten, man!'

De blijde intrede op Sanicole werd een slappe vertoning. Als geslagen honden, dampend en druipend van het zweet, betraden G & G knorrend en mopperend de kantine. Ondertussen had Jager Dirk, benomen door de schrik, zijn maten gebeld: 'Kom mij hier zo snel ge kunt halen, ze hadden me bijna te pakken, zotten zijn't. Die van Sanicole heb ik niet gezien, maak dat ge hier zijt!'

Stel je voor. Hoe lekker en smakelijk had het kunnen zijn. Zo'n mals jong everzwijntje, heerlijk gebraden boven het vuur, in Bantheville. Het heeft niet mogen zijn. Dan bakken we maar een worstje, of een visje, want die waren die dag toch in de aanbieding.



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



**WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM**

*Whatever your mission, always fly Mission®*