

# FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

43

Elfde jaargang  
Oktober 2013



## Woordje van de voorzitter

De laatste maanden zijn getekend voor mij door het begeleiden van ons ma, die ondertussen ook overleden is en ik kan niet echt veel vertellen in dit voorwoordje dat gekleurd wordt door het verdriet dat ons treft. Maar ik ben blij dat we allemaal op een fijne manier hebben kunnen afscheid nemen van haar en dat het sterven zonder pijn en sereen verlopen is. Bedankt trouwens allemaal voor uw medeleven.

Samen met ons ma ben ik nog op de show van 15 september geweest, haar laatste keer. Het was goed om zien dat het een mooie show was, die weer alle medewerkers op post had en die ook bij iedereen in de smaak viel. Proficiat en dank!

Ik merk ook dat het clubbestuur en een aantal leden de schouders flink onder de toekomst van de club gezet hebben en dat er op vele fronten gewerkt wordt. Daarmee wordt een stevige basis voor de toekomst gelegd.

Een ernstige klus van de laatste maanden is ook mijn vervanging en de groei naar de toekomst ook op dit vlak geweest. Daarbij werd en wordt beroep gedaan op allen. Vandaar dat ik namens onszelf en de club iedereen wil bedanken die daartoe bijgedragen heeft, bijdraagt en zal bijdragen.

Met de winter voor de deur, zal het wellicht wat stiller worden boven de Hechtelse heide, hoewel de LNC zijn beurt zal krijgen en ook het vervangtoestel op komst is. Laat ons in het najaar ons best doen de vliegkwaliteiten niet te vergeten en het volgend seizoen met enthousiasme voor te bereiden.

Nicole Plees  
Voorzitter

## Hoe "future" is Lockheed?



Foto: NASA/Lockheed

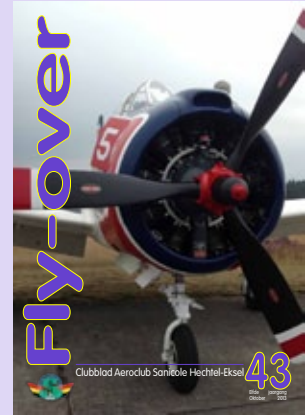
Deze laatste update van een toekomstig concept van Nasa's research partner Lockheed toont enkele aanpassingen t.o.v. een vorige gelekte versie...

In ieder geval tonen de continue aanpassingen die men op de tekentafel maakt en windtunneltests dat verbeteringen en aanpassingen zich steeds op

dringen. De finale doelstellingen voor dit toekomstig supersonisch toestel liggen in hoofdzaak in het zorgen dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot drastisch naar beneden gaat en dat de "supersonic boom" op een lager level plaatsvindt.

Dit om de huidige verbiedende regelgeving hieromtrent te kunnen omzeilen...

## INHOUD



1. Bij de cover:  
North American T-28 Trojan op Fly-in van Zoersel
2. Woord van de voorzitter  
Supersonische toekomst
- 3-4. Club-rally
5. Bezoek meteo Belgocontrol 29 juli 2013
6. Vliegen boven de Bungle Bungles  
Wist U dat
- 7-9. Clubreis
10. Een zondagje op de airshowparking
- 11-13. Een rondje Tsjechië wordt een rondje Praag
- 14-17. Oekraïne en de Krim
17. Celine is niet meer
18. Redactienieuws  
Het machogehalte van een gepluimde Clochard.  
Reportage

### Redactie:

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)

### IETS MEER OVER HET COVERVLIEGTUIG, De NORTH AMERICAN T - 28 TROJAN.

Dit toestel werd door de USAF, USN, USAFE gebruikt als trainer tussen 1949 en 1994.

De laatste toestellen gingen in productie in 1957.

We konden dit toestel bewonderen en fotograferen op de laatste Fly-in van Zoersel...



*Begin juni wisten we nog niet dat Froome de Tour zou gaan winnen of dat onze Albert zou aftreden. Hoe konden we dan al weten hoe de rally van 2013 er zou gaan uitzien? Het enige wat we wel wisten, was dat de troostprijs een lauwe Heineken zou worden. Misschien wat te streng, maar sadisme is net iets sterker dan mededogen.*

Maar uiteindelijk schoot het organisatie-team toch in actie. Brainstorm meetings aan de toeg, een sluitend financieel plan op een bierkaartje en een "wie doet den BBQ" – outsourcing beslissing. Op en top professioneel.

OK, misschien een weekje te laat, zodat de rally naar 15 juni werd verschoven. Niet tot tevredenheid van sommigen maar wie verwacht nu dat er leden zijn die nog een leven hebben naast de vliegclub? We zullen het nooit meer doen ...

Nu Mr. Hollande de Belgische bieren aan een zware importtaks onderwerpt, leek het hoog tijd om de eigen wijnen een steuntje te geven. Een wijnroute dus over Haspengouw en het Hageland.

Konijnen zijn het, onze piloten. Op de ochtend van de rally verzamelen ze allen bij de lichtbak aan de draaitrap. Wanneer was ik weer gepland en in welk team? En ze staan ook zo scherp als konijnen. Hoeveel minuten hebben ze juist? En na de landing? En is die radiaal wel juist? En dat hier klopt niet hé en die zitten met vier ...

Het team van Geert vermoedt dat de fuel-controle extra punten zal opleveren. Met kwaliteitscertificaten en al. Respect ... maar helaas geen extra punten. Als tip kunnen we meegeven dat de jury alleen oog heeft voor meer concrete papieren. Vrouwelijke aandacht kan ook, in de tweede plaats.

Den 126,90 zal het geweten hebben dat er een rally was. Het ene EBLE - toestel na het andere vloog recht op CTR EBBR af om net op tijd te bochten over Holsbeek. Niks infringement, slip-slip. En dan van wijngaard naar wijngaard over de "Zuidflank" van Genoelselderen.

De fotoronde leek wat moeilijk dit jaar. Voor iedereen. Wellicht iets te bumpy toen we de foto's namen. Daar werd het verschil dus niet gemaakt. Ook bij de extra vragen lag de score vrij evenwichtig. Alles werd dus beslecht in de praktijkproef, een piperub op de flight simulator o.l.v. Bert en Richard.

Opstijgen op RWY 06, klimmen naar 1500 ft, krono start en dan zo snel mogelijk landen. Sommigen gingen rustig in downwind terug naar 06, het braaf opgevoede type. Anderen, het hevig volkje, namen een steep turn voor een landing op RWY 24. Nog anderen namen uitgebreid de tijd om de mogelijkheden van de flightsim te verkennen. Er waren er ook die gewoonweg de Yoke van de tafel rukten. Hetda- inuwecockpit !!

Maar de slimsten doken onmiddellijk terug om direct te landen op het einde van de lange landingsbaan.







Ondertussen hadden we hoog bezoek van Céline. Ze aanschouwde de troepen en zag dat het goed was. Als iedereen blij was, dan ook Céline. We zullen haar hard missen...

De prijsuitreiking kan je best doen bij volle magen. Dan worden de konijnen tammer. Sommigen vertonen dan zelfs al tekenen van alcohol – Myxomatose en uit die hoek moet je dan helemaal geen tussenkomsten vrezen.

Daarom was het BBQ – team o.l.v. Bart intussen stevig aan het bakken. Deze publiekstrekker wordt stilaan belangrijker dan de rally zelf. Culinaire geheimen geven we niet vrij, dus we wijzen het succes dan maar toe aan streekworsten en vooral grote honger. Wel vreemd trouwens, hoe weinig sla de konijnen eten.

Tot overmaat van ramp, bleek er een ex aequo voor de eerste plaats. Voor deze noodgevallen bestaan er afgekeurde reddingvesten. Niet zozeer de snelheid, maar de elegantie gaf de doorslag.

Om langdurige schande en hoongelach te vermijden, beperken we ons tot de 3 laureaten.



### 1° plaats:

Team Vic, Bart, Patrick & Marc

### 2° plaats:

Team Virginie ,Geert, Wim & Piet

### 3° plaats:

Team Peter & Bart

Proficiat, bij deze staat u in de analen voor het nageslacht.

Het huidige rally team nam een 5 tal jaren geleden de fakkel over van het

PP- team en vertrouwt die nu toe aan de nieuwe lichting. Zo kunnen wij zelf eens laten zien wat we waard zijn, want we zullen zeker van de partij zijn in 2014!

Om welk uur juist en met welke vlieger, dat zien we 's morgens wel aan de lichtbak.

Bedankt aan alle deelnemers en medewerkers

*Het Rally team*

# Bezoek meteo Belgocontrol 29 juli 2013

Het is 17u30 lokale tijd als de leden van ons enthousiast gezelschap, vanuit alle windstreken, de controletoeren van EBBR in het zicht krijgen. De rondleiding bij de meteodiensten van Belgocontrol was nog niet eens begonnen toen we al helemaal onder de indruk waren.

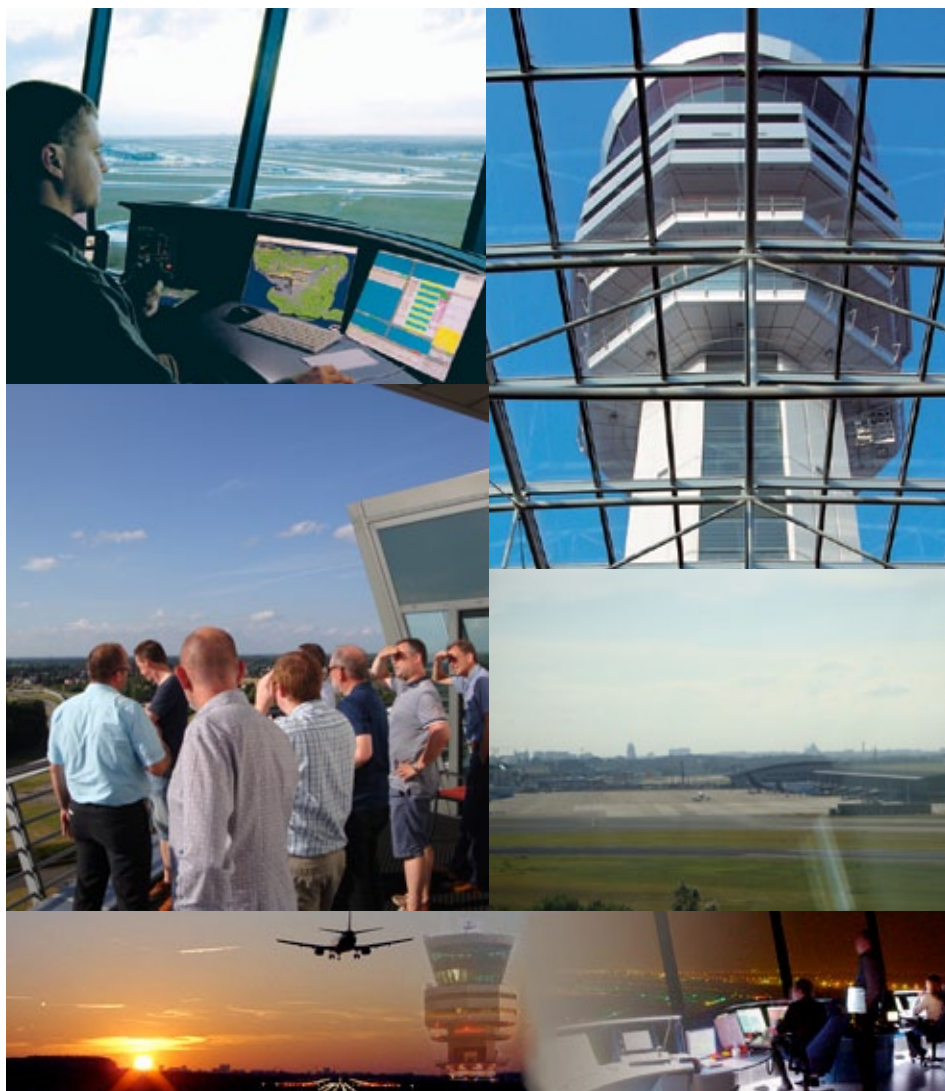
De Belgocontrol site blijkt véél uitgebreider dan je van de buitenzijde zou vermoeden. Ze verenigt de Aeronautical Information Service (o.a. publicatie AIP en circulaires), het Area Control Center, de controletoeren en de meteo-diensten.

Raf Windmolders, onze sympathieke gids voor vandaag, houdt zich binnen de meteodienst bezig met de training en kwaliteit. Onze groep bestond uit leerlingen van de jaren 2012 en 2013. Met dank aan John voor het regelen van deze unieke ervaring!

We beginnen de rondleiding op 30 meter hoogte, op een locatie die we nooit meer zullen vergeten. Halfweg de controletoeren bevindt zich het meteowaarnemingsplatform, met een adembenemend uitzicht. Dankzij de onstabiele lucht met grote cumulus, is de zichtbaarheid oneindig. Tot en met de torens van Doel zien we haarscherp alle herkenningpunten liggen.

Even doet Raf wenkbrauwen fronsen, als hij uitlegt dat er bij elke threshold ceilometers, transmissiometers en anemometers staan. Gelukkig wordt er meteen aan toegevoegd dat een anemometer een windmeter is. Een transmissiometer meet de beperking van de zichtbaarheid tussen twee sondes op minder dan een meter van elkaar. Hij berekent daaruit de Runway Visual Range. En een ceilometer meet met de laserstraal de hoogte van de verschillende wolkenlagen.

We vergapen ons aan de uitrusting die de meteoman op de waarnemingspost toelaat om de METAR te produceren, én de licht afwijkende informatie voor de ATIS. De weergoden hebben speciaal een CB en twee towering cumulus wolken klaar gehangen die Raf ons visueel en op de weerradar aantoont.



Voor het eerst zien we ook in de praktijk hoe het grondzicht wordt gemeten. In de waarnemingspost hangen foto's van herkenningpunten met de afstand erbij. Zie je bijvoorbeeld de watertoren van Steenokkerzeel, dan is de zichtbaarheid 2200 m. Raf legt uit dat hiervoor nog steeds geen technologie bestaat. Het menselijk oog doet het werk! We vergapen ons op het buitenplatform van de post aan de vliegbewegingen en de uitzichten. De timing was perfect: tijdens het piek uur was er in alle richtingen iets te zien. Raf had alle overredingskracht nodig om ons weer binnen te krijgen.

De rondleiding ging verder richting de voorspellers in het Meteo Office, die dag en nacht de laatste ontwikkelingen opvolgen. Het is hun verantwoordelijkheid om tijdig ATC en de luchthavendiensten in te lichten bij belangrijke weersveranderingen. Samen nemen ze beslissingen zoals het veranderen van de runway in use, of het stilleggen van alle activiteiten bij hevig onweer.

Het is ook dit team wat alle TAF's, low level significant weather charts, SIGMETS en de GAMET publiceert.

Alweer worden we uitgebreid te woord gestaan. Het hevige onweer van enkele dagen eerder wordt met radarbeelden en een overzicht van de blikseminslagen toegelicht. Aansluitend worden enkele visuele en infrarood satellietbeelden getoond waarop vooral de cumulonimbus duidelijk opvalt. Raf wist nogmaals alles verstaanbaar over te brengen: hoe kouder de top van de wolk, hoe hoger hij ligt. En ééntje van  $-56^{\circ}$  ligt dus in buurt van...? Vanuit het publiek klinkt voorzichtig: "Euh, de tropopauze?". Vaklui, die piloten uit Sanicole!

Afsluiter van de dag was een gezellig etentje bij "Ristorante Da Lino" in Zaventem. Vergezeld van Raf deden we ons te goed aan pizza, pasta en wijn. En de verhalen werden steeds spannender...

Hans Bogaerts



# Vliegen boven de Bungle Bungles

*Wim, de kinderen en ik genoten met volle teugen van de prachtige natuur van West-Australië terwijl we met de mobilhome de vele kilometers aflegden. Ik zag Wim regelmatig naar de lucht kijken, uren naar wolken, continu proberen inschatten hoe fijn het wel zou zijn om hier te vliegen.*

Een groot uitgestrekt landschap, weinig vluchtverkeer en overal landing strips. En vooral zeer stabiel weer dat je met gemak een week op voorhand kan voorspellen. Daar kunnen onze weermannen met ons wispelturig weer een puntje aan zuigen. Wim had gezien dat de bungle-bungles de moeite zouden zijn om te bezoeken. We stopten aan een infokantoor dat ons helaas moest teleurstellen, want met de mobilhome kan je onmogelijk binnen. De teleurstelling was groot; want we hadden al zaken gemist omdat we geen 4X4 hebben. En nu? Wim zag dat we eventueel konden overvliegen met een helikopter! We reden door naar een plaats met helikopters, die ook de enige camping in de buurt was. Nuja camping... een hoop tenten naast elkaar. Achteraf kwamen we te weten dat het land van de aboriginals is; dat "blanken" er mogen vertoeven, maar geen enkel bouwsel mogen plaatsen. Ook geen verharde weg en dat hebben wij gevoeld!

Daar aangekomen zien we een groot plakkaat waar de prijs van een helikoptervlucht staat \*slik\*. Maar ook de prijs van een vlucht in "light aircraft"! We vragen wat info en besluiten om het erop te wagen. De piloot wordt opgebeld, wij moeten allen op de weegschaal staan en dan nog even wachten tot de piloot zijn papierwerk afgerond heeft. Dan een busje op dat ons brengt naar de vliegstrip en waar een Cessna 207 staat te blinken in de zon. Tanken gebeurt via vaten met een handpomp – piloten doen hier meer dan vliegen alleen!

De vlucht was echt knap, het landschap fenomenaal, de piloot zeer goed en Wim zijn buik zat vol kriebels en vlinders (al zal hij dat nooit toegeven). De piloot vond het zelf heel tof om eens te kunnen praten met iemand die iets kent van vliegen ipv de traditionele toeristenpraat. Zo kon hij vertellen dat vliegen vanaf 10h30 niet kon

omwille van de warmtewerking tot vrij laat in de namiddag/avond. Wij waren vertrokken rond 09h en het was toen al behoorlijk warm. Het zicht was niet perfect, maar meer dan goed genoeg.

Het landschap was een combinatie van bee-hives (een rotsformatie met de vorm van een bijenkorf) en diepe kloven waar we de bodem niet konden zien bij het overvliegen omdat ze zo diep waren. De piloot vertelde dat het grootste stuk van de regio onbereikbaar is voor mensen, je kan het enkel zien door erover te vliegen. Stel je voor, je vliegt over een stuk land waar mensen niet komen. Een klein stuk is bereikbaar voor 4X4 en voor wandelaars/klimmers. Regelmatig worden er 4X4 weggesleept van toeristen die net iets te enthousiast over een heuvel of rots rijden en dan zichzelf in de nesten werken. Wij konden vliegen over de rotsformaties die compleet onbereikbaar zijn en die dankzij de onbereikbaarheid ook nog intact zijn. Prachtig !

Virginie



## Wist U dat :

- Deze rubriek al ruim 10 jaar in de Fly Over is opgenomen
- Het steeds moeilijker wordt om originele en actuele onderwerpen hier te vermelden
- Het toch werkelijk om weetjes dient te gaan, die voor de lezer van interesse zijn
- Het vernemen van nieuws aan de toog zeker zo interessant is
- Daarom in overleg met de redactie is besloten om met deze terugkerende rubriek in de F.O. te stoppen
- Indien nodig uiteraard nieuws en actualiteiten elders in ons clubblad zullen worden vermeld
- De schrijver van deze rubriek zijn best blijft doen om regelmatig met andere verhalen de interesse van de lezer te wekken



## Sanicole Reis

*"Ik ga op reis en neem mee..." Iedereen kent dat spelletje wel dat je vroeger speelde als je op reis ging.*

**D**e gebruikelijke dingen zijn dan tandenborstel, kleren, zeep, zonnebril, enz. Wel ik ben op reis geweest en ik heb iets nieuws mee genomen, een volledig roadbook met een tot in de punten perfect geplande reis.

De verhalen van de reizen die Gilbert organiseert waren niet ongekend, de kans om er eens eentje mee te pikken was er nog niet geweest. De vraag die ik dan kreeg om zo een reis over te nemen van Gilbert, wegens omstandigheden die we allemaal kennen, was een uitdaging die ik met plezier wou aangaan.

Donderdag 26 oktober, vroeg in de mistige ochtend om 6u kwam ik aan in de club met het ontbijt voor het gezelschap in de hand. Veel bekende gezichten van de airshow keken mij nieuwsgierig aan... Logisch, hun vaste reisleader had die jonge kerel gevraagd om hun te vergezellen. Ik moet zeggen, de lat lag heel hoog als je Gilbert als voorbeeld hebt. Gelukkig had ik mijn teammate Olivier om samen deze 4-daagse tot een goed einde te brengen.

De eerste rit samen met het gezelschap was heel rustig, zou het aan het vroege uur liggen of was het nog even wennen aan hun nieuwe reisleader? Na drie uur rijden was het eens tijd om de benen te strekken.

Het gezelschap blijkt een hechte vriendengroep te zijn die deze reizen al meermaals hebben gedaan. Zo blijkt als iedereen spontaan begint te glimlachen als Gerry de bekera's boven haalt en Hilde met een fles oranje brouwsel rond gaat. Onder het motto laten we de reis goed beginnen heffen we het glas. Mmm lekker, de sfeer was gezet en zo gingen we verder richting Nancy.

De eerste grote test als reisleader kwam in Nancy, het was er op of er onder. We worden gedropt door de chauffeur en moeten nu nog even vijf minuten wandelen tot waar we zullen lunchen.



Al lachend wordt gezegd: "Als je dit lukt dan zijn we goed vertrokken". Ik ben net als iedereen gedropt in een stad die ik niet ken, spannend.

Na vijf minuten zie ik in de verte een bord met de juiste naam en de druk was er af, toch even.

Gilbert last niet gewoon zomaar tussenstops in. Hier in Nancy had hij een rondrit geregeld om het oude centrum van Nancy te verkennen. Wat blijkt is dat Nancy een zeer pittoresk oud centrum heeft met een aantal architecturale knipogen naar de grandeur van Parijs gemengd met een stevige portie Jugendstil.

Vier uur rijden door de Jura, vele bochten en steile stukken baan verder komen we aan in La Chaux de Fonds, onze eindbestemming van vandaag. Niets speciaal zou je zeggen, ware het niet dat we met 17 personen op een bus voor 50 zaten en de banen op sommige stukken in de bergen 4m breed waren...

Even een uitdaging voor het gezelschap. Aankomen, inchecken, omkleeden voor deftig diner en klaar voor vertrek binnen de vijftien minuten. Voor de dames normaalgezien een onmogelijke klus. En toch, ik stond versted van iedereen. Waarom deze rush? De Zwitsers staan bekend om precisie en zeker op tijd. We werden allemaal stipt om 20u verwacht aan de receptie door Monika Pieren van Breitling om te gaan dineren. Als je dan om 19.45u aankomt in het hotel heb je maar vijftien minuten meer.

Na een goed gevulde dag vertrekken we samen met Monika naar La Com-

beta, een gerestaureerde authentieke herderswoning. Als ontvangst staat er een alpenhoornspeler ons op te wachten samen met een glaasje absint.

Wat een reisleader toch allemaal kan meemaken. Het gezelschap mooi in koor na de vraag van Monika: "Reisleader". De vraag was wie eens wou proberen om op de alpenhoorn te spelen. Ben nu wel in staat om te zeggen dat het nog een uitdaging is om daar een noot uit te krijgen als je enige ervaring een blokfluit is.

Iedereen vroeg uit de veren voor dag 2. We starten vandaag met een bezoek aan Breitling Chronometrie, de plaats waar ieder Breitling uurwerk het leven ziet. We worden uitgenodigd om een rondleiding te volgen in de ateliers waar alles gebeurt in functie van het maken van topkwaliteit. Opeens besef je waarom zo een uurwerk wel wat geld kost. De techniek, de precisie, de kennis, enz. wordt ons allemaal in detail getoond en uitgelegd.

Iedereen die een beetje de airshows volgt weet dat er volgend jaar een grote airshow is in Zwitserland. Payerne organiseert 100 jaar luchtmacht, 50 jaar Patrouille Suisse en 25 jaar PC-7 team. Reden genoeg voor hun om 2 weekends show te voorzien en in totaal 10 dagen aan een stuk feest te vieren.

Onze volgende halte na Breitling is dus de Airbase van Payerne waar we ontvangen worden door Col. I. Logan voor de lunch.

Na de lunch worden we in de onderhoudshangar verwacht voor een close encounter met een F5 tiger en een F-18. De heren weten niet waar ze eerst moeten kijken. Midden de uitleg van de





verantwoordelijke van het onderhoud horen we in de verte het geluid van een jet. Geen 2 seconden later stonden we allemaal met onze neus tegen het glas gedrukt om toch maar een glimp van een vliegtuig te zien.

Een beetje later worden we verwacht in het plaatselijke museum, volledig gerund en gesponsord door vrijwilligers. In dit museum staan zowat alle toestellen die de Zwitserse luchtmacht al heeft gehad.

Na ons bezoek aan Payerne rijden we de zon tegemoet richting Biel/Bienne waar we overnachten op onze doortocht naar Luzerne.

Tijdens het diner leg ik even de planning van de volgende dag uit, samen met het uur van vertrek dat tamelijk vroeg ligt voor sommigen. Het gezelschap geniet graag en zakt na het diner nog even door in de bar, anderen gaan nog een wandeling doen in het oude centrum van de stad.

Dag 3 begint goed... Een kleine inschattingsfout met de wekker kan er voor zorgen dat je op 20 minuten klaar moet staan voor vertrek, gewassen en eten inclusief.

Tot groot jolijt van het gezelschap zien ze mij mijn ontbijt verorberen om de verloren tijd te proberen in te halen. De sfeer wordt echt beter en beter naarmate we elkaar allemaal beter leren kennen. Op de rit naar Luzerne worden er wat moppen getapt door Peter die er voor zorgen dat de rit snel voorbij is.

Gilbert heeft voor ons een rondleiding verzorgt in het Verkehrshaus, het transportmuseum. Voor de rondgang gaf ik nog even een tip aan onze Neder-

landse gids: "Start misschien best niet met de vliegtuigen, je gaat ze allemaal kwijt zijn". Ze had dat blijkbaar niet zo goed verstaan.

We zien nog maar de start van een vliegtuig en het was zo ver, iedereen liep alle richtingen uit in een overweldigende grote museumzaal die vol hangt met vliegtuigen en attributen.

's Middags is er een deel van de groep in het museum gebleven en zijn er een aantal naar de stad getrokken, het weer was zacht en de zon was van de partij, kortom een prachtige dag.



Het Verkehrshaus is een zeer interactief museum waar iedereen graag wat langer in vertoefde dan de voorziene tijd. Gerry en Wim hebben de vluchtsimulator eens uitgetest. Toos, Geert en mezelf hebben een antieke zweefvlieger uitgetest. Luc, Piet en Peter zijn achter het bedieningspaneel van een schaalmodel schip motor gaan staan. Luc is niet te houden, over alles wat we hier tegenkomen dat iets van techniek heeft weet hij er alles van.

Onze volgende halte is een typisch Duits hotel overladen met houten armaturen tegen de wanden en plafond. De gastvrouw, in typische klederdracht, lang groen bloemenkleed met diepe decolleté, stond ons al op te wachten bij onze aankomst. Na een vermoeiende ochtend hadden we allemaal een goed glaasje wijn verdient.

Het is al schemer duister als we in Baden-Baden aankomen. Zoals mij al is



opgevallen deze reis komen we terug aan in een prachtig hotel, midden in het historisch centrum. Voor onze laatste avond samen mogen we dineren in de grote balzaal van het hotel. Het zebra-motief op de bar in het midden doet wat vragen oprijzen maar we laten het niet aan ons hart komen.

De wijn vloeit vlot, het eten is lekker en de bediening doet ons het gevoel geven van in een sterrenzaak te eten. Iedereen geniet, de lolbroeken vertellen toffe verhalen, we halen ons beste Duits boven om toch maar aan een koekje te geraken bij de koffie. Wat blijkt als je koek vertaalt in Pfaff-Duits kom je bij "kuche". De man zegt dat hij dat niet heeft, daar kunnen we zeker van zijn want Ann is dat zelf in de keuken gaan nakijken.

De volgende dag komen we te weten dat kuche eigenlijk taart is, dat had hij inderdaad niet.

Om onze reis af te sluiten staat er op de laatste dag een bezoek aan het openlucht museum van Hermeskeil op het programma. We eten die middag in een houten replica van de bekende Concorde, waar ze kuche serveren...

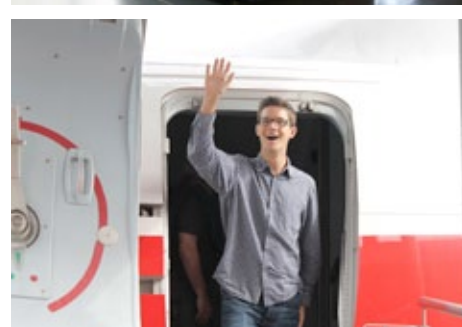


Voor dit bezoek hebben we onze gids zelf mee genomen, Luc kent veel van vliegtuigen en deelt maar al te graag zijn kennis met ons. Op het terrein buiten staat het vol met bekende vliegtuigen, iedereen volgt onze gids om zeker te zijn van alle verhalen te horen.

Op onze laatste busrit richting Sanicole neemt Peter nogmaals de micro in handen om wat moppen te tappen en ons een kleine samenvatting van de reis te geven in een hilarisch Duits accent.

Na vier vermoeiende dagen komen we terug aan in Sanicole. Het is een uitdaging geweest om dit gezelschap te vergezellen als reisleader maar het was elke minuut waard. Een toffe, plezierige bende die nooit schrik heeft van plezier. Of zoals we soms zeggen de sfeer van de Sanicole familie, je moet het beleefd hebben om het te voelen.

Gregory





## Een zondagje op de airshowparking

*Persoonlijk meen ik dat de ochtendstond helemaal niets met goud te maken heeft. Maar als iemand u aan de toog toevertrouwt dat hij of zij om 6u op z'n best is, laat die zich dan met een aanmelden voor het parkeerteam op de airshow. Wij weten raad met die mutanten.*

Want ze bestaan echt! Nog voor de zon zich laat zien, hebben ze hun wagen al dwars op de mindervaliden-parking gezet. Of een cruciale doorgang geblokkeerd. De ochtendstond heeft een vloek in de mond. We gaan niet beweren dat ze allemaal een medewerkers-sticker hebben, want dat zou te radicaal zijn. Theoretisch kunnen er inderdaad om 6 u al bezoekers zijn. Wanneer de duisternis stilaan verdwijnt, ontwaren we de zo gevreesde mobilhomes. Kriskras op de vlakke. Je begrijpt dat we om 7 u niet gaan aankloppen op een bedwelmd raampje met het risico op een Duitse conversatie met een aftandse nachtjapon onder een verwarde permanent? Dat kunnen we op dat moment niet aan en zo wordt een mens tolerant. Dan start onze routine – de vrucht van een jarenlange ervaring.

Ondoorwaadbare slijkplassen aan parking 7 ? Check.  
Toch weer te weinig vuilbakken en naders gezet ? Check – eigen schuld  
Parking 4 totaal onbruikbaar na militaire oefeningen ? Check  
Eerste oproep omdat een medewerker het clubhuis niet vindt rond 7u15 ? Check  
Toch beter een dikkere pull aangedaan ? Check  
Wanneer wordt die kamperbaan nu weer afgesloten ? Check  
Dju, dat moeten we volgend jaar anders doen. Check

Ten huize Heesterbeeck dansen de muizen nu op tafel, want Dorien, Toine en Richard zijn weer trouw op post. Geen airshow zonder dit trio !

Op de VIP Parking is het nu rustig. Het tentje staat er weer zoals elk jaar. Niemand weet precies waarom, maar het is wel een mooi tentje. Richard en zijn Vandermaelen team kunnen op de VIP Parking weer de hele dag genieten van veel te korte rokjes ... Gewapend met alleen een "goede morgen" heeft hij natuurlijk geen kans tegen de Porsche en dure juwelen. En zelfs nu een

fluor-kleurtje in de mode is, hebben onze vestjes geen erotiserend effect.

Je wil natuurlijk geen erotisch verhaal over lange benen, maar "facts & figures" en een "status report". Pak vast : 14 man op de parking Leopoldsburg dankzij de jaarlijkse hulp van het 7de jaar veiligheid van het SFC college in Heusden en onze motardclub. Ook 14 man op de parking Hechtel dankzij de vrijwilligers van het jeugdcentrum in Mol. Goed geoliede machines onder-tussen.

Dure wagens met verlaagd chassis. Make my day ! Een heerlijk schurend geluid over de grond. We hebben ze het liefst na een recente wax-beurt.

Een mens heeft zijn pleziertje nodig tussen al die excuses. Het beste wat de mensheid kan verzinnen. "Ik moet borstvoeding geven, ik mag van de dokter niet stappen, ik moet iets "heel zwaars" ophalen, de baas had gezegd dat ik hier mocht staan, ..." You name it. Frans Otten heeft het allemaal al gezien in zijn carrière als sorteerder en toont ons hoe alles gewoon goed komt zonder de minste bloeddrukstijging.

Duizenden wagens dirigeren, zonder politiebevoegdheid en zonder shotgun. We doen het met puur charisma. We hopen het 's avonds in de VIP tent ook te kunnen uitbuiten.

En zo loopt de dag verder. Ergens horen we het geluid van vliegtuigen. Wellicht een vliegveld in de buurt. Tegen een uur of elf krijgen de troepen honger. Alleen een lunchpakket kan ons nu nog vrijwaren van een revolutie. Het woord "lunchpakket" heeft ze allemaal doen dromen van iets met zoet-zure saus of stoofvlees. Ik beslis om het volgende keer een one-in-one te noemen, dan is de verrassing met platte sandwiches en een peer des te groter.

De magen zijn vol en er ontstaat zelfs een korte periode van nieuwe energie. Maar we weten dat er meer zal nodig zijn om een arabische lente op onze hei te vermijden. Het vooruitzicht van een pauze tegen 15u misschien? Dit worden kritische uren, want zeg nu zelf. Waar laat je mensen nog 10 u werken zonder dat er plots groene, rode of blauwe vlaggen en een délégué verschijnen ? Rond 14u vermindert de toestroom. Alleen, als we nu de parking verlaten, is er nog altijd wel een

hollander die een leuk plekkie vindt op een veiligheidsstrook. Hebben ze slim bekeken, toch ?

Toine en Robert Agten geven hun troepen nu het verlossend signaal. Pauze tot 17 u ! Op de Vip parking is er nog eentje die meent dat hij rustig naar de Toi – Toi kan zonder dat er met die kist gesold wordt. Niet dus.

Vanaf 17 u zijn we weer klaar voor de grote uittocht van de gnoes over de savanne. Iedereen wil weg en snel een beetje. Elk met een eigen logica. Voor de voetgangers is er alleen die rechte lijn naar de auto. Auto's hebben hun gps op de snelste weg, en de groene fietsers ... tja wie weet wat die zinnens zijn. Een wonder dat we zelfs nog nooit een platte teen hebben gehad. Tussendoor is er wel nog een platte batterij en vindt er eentje zijn auto niet. Dankbaarheid moet een mooie deugd geweest zijn.

We willen onze parkings snel leeg, dus hebben we een geheimpje om de uittocht te versnellen. Maar dat blijft een geheim. In elk geval, het werkt. Tot aan de kamperbaan, maar dat is voor een ander artikel. Eentje van de politie.

Tegen 19u30 valt stilaan de stilte. Vanochtend was die hei toch purper ? Hoog tijd voor een pint. Morgen weten we helemaal niet meer hoe we het weer geflikt hebben. Onze laatste hindernis is om ook onze mensen op de VIP parking vrij te krijgen. Gelukkig kent Wouter onze behoefte na 13 u werk en kunnen we de sleutel overdragen aan de VIP – chauffeurs.

Onze blik staat nu op worst en bier. Met slijk aan de schoenen en zand in ons haar, mengen we ons tussen de strakke pilotenpakjes in de VIP tent. Enig idee hoeveel mooie vrouwen ons charisma daar nog zien?

Het leven kan hard zijn, maar alles voor de show ! En trouwens, wij weten hoe diep die hakjes straks in het slijk zullen zakken op onze parking.

Dank aan alle medewerkers, zelfs aan Phillipe die de zaak op vrijdag overnam en nog steeds beleefd op zijn fles van 2012 wacht.

Gert





## Een rondje Tsjechië wordt een rondje Praag.

Vorig jaar tijdens ons rondje Frankrijk hadden we al "gebrainstormd" wat we zouden gaan doen in 2013. Vast stond toen al dat we 5 dagen zouden gaan en Tsjechië leek ons een mooie uitdaging. De vliegkaarten van Duitsland hebben we nog van een vorige keer en Tsjechië staat daar grotendeels op. We missen één kaart van Tsjechië (tot Brno), maar die is zo besteld en de volgende dag al geleverd vanuit "The Pilot Shop" in Lelystad.

Voor en na onze vakanties hebben we bij elkaar gezeten en gekeken wat haalbaar is. De route is snel maar globaal bekend en de eventuele landingsvelden ook. De agenda's worden naast elkaar gelegd en al snel weten we welke weken voor ons goed uitkomen. We plannen 3 weken op rij omdat we het vorig jaar hebben gemerkt dat het weer een onzekere factor kan zijn. De OO-LNC wordt voor de weken 31, 32 en 33 gereserveerd van maandag tot en met vrijdag.

Thuis hebben we wat huiswerk gedaan. Cees op de computer en ik met kaarten en de Jeppesen welke ik nu op mijn iPad heb. Alle vliegvelden in een iPad..... toppie.

Er is thuis heel wat gestreept, omcirkeld, geprint en uiteindelijk in mapjes geschoven per vliegdag.

De navigatieplannen en bestemmingen worden op zondag 21 juli ( we hadden tevens bardienst) nog eens goed doorgesproken. Het weer laat zich van zijn goede kant zien en we besluiten week 30, dat wordt hem. 's Avonds de OO-LNC nog afgetankt en vliegplan ingediend.

We spreken af om 10:00 uur lokale tijd te vliegen, dus om 09:00 op het veld.

Maandagochtend vroeg op, "blue sky" vliegweer . Ontbijten, lunch klaar maken, alles in de auto en op naar het veld. Cees heeft de meteo voor de komende week al bekeken en geen bemerkingen gezien.

Toestel gecontroleerd, alles erin en uitgezwaaid door Geert .....  
TAKE OFF.

We hebben in het vliegplan gefiled "direct LNO FL70".

In de CTR van Kleine Brogel kunnen we al aan onze klim beginnen. Van Hasselt naar LNO en dan naar de eerste bestemming Dierdorf (EDRW).

Daar nuttigen we een broodje nadat we ons vliegplan hebben gesloten. Er is zowaar iemand die het tankstation kan en wil bedienen. Een goede gedachte: "Beter brandstof in de kist dan in het tankstation!!".

Na de take off koers gezet naar Bad Kissingen (EDFK), waar we willen overnachten. Na een voorspoedige vlucht over de diverse vliegveldjes, (er zijn echt veel kleine vliegveldjes in Duitsland), op FL 55 (minimum safety altitude) krijgen we het veld op de neus. Na de landing eerst maar eens kijken wat er te doen is. Niet veel, het lijkt wel een oude paardenrenbaan met stallen en wat er zoal meer bij hoort. Wel paarden in de stallen, maar geen mensen op of rond het veld.



We zetten de tent op en gaan kijken waar we een (naar onze mening) wel verdiend biertje kunnen kopen. De stad ligt op loopafstand, dus wandelen we in de hitte naar een schaduwrijk terras. In de stad liggen de nodige kuuroorden en het is dan ook druk met grote groepen ouderen, (al dan niet met wandelstokken en rollators) (en met vermoeide piloten

De volgende dag blijkt dat we geen brandstof kunnen krijgen. Goede raad is goedkoop en we onderzoeken waar we een groter vliegveld kunnen vinden. We willen niet met een half volle/lege tank Tsjechië in. Een redelijk groot veld ligt bijna op onze route, dus een nieuwe navigatie op de kaart uitgezet. Op naar Bayreuth (EDQD), om te tanken.



Na een uur vliegen vinden we het vliegveld, tanken is geen enkel probleem en we worden op onze wenken bediend. In verband met de grensoverschreiding uiteraard een vliegplan gemaakt en ingediend, Vervolgens op pad naar Tsjechië. De eerste bestemming in Tsjechië is Zatek-Macerka (LKZD). Onze zorg over brandstof is juist geweest want er is niets en niemand te bekennen.

Omdat we niet over het telefoonnummer van de vluchtleiding in Praag beschikken, bellen we maar met Bayreuth, waar men ons na diverse doorverbindingen het nummer kan en wil geven en



waar we zelfs na enig aandringen toch ons vliegplan kunnen sluiten. Voor alle zekerheid ook nog naar Praag gebeld, alwaar men ons reeds heeft afgemeld. Na al deze inspanningen een broodje eten en wat drinken en vervolgens door naar Liberec (LKL B), iets ten noord-oosten van Praag.

In de Jeppesen staat aangegeven dat het een redelijk veld is, wel met grasbaan maar brandstof is aanwezig en zelfs een meteostation, dus wat kan er mis gaan.

We vinden het veld snel maar ook daar op de radio geen enkel contact. Na de landing het toestel geparkeerd bij de "verkeerstoren" en op zoek naar mogelijk levend wezen. Bij de meteo is iemand aanwezig maar die spreekt geen woord Engels of Duits laat staan Vlaams en onze kennis van de Tsjechische taal is wel erg beperkt. Wel wordt het ons duidelijk dat er de volgende dag een collega zal zijn die redelijk Engels spreekt.

Verder dan maar op zoek naar brandstof en eindelijk vinden we iemand van de vliegclub die ons van brandstof mag en kan voorzien. De betaling kan ook in Euries, dus geld wisselen is niet aan de orde.

Tanken en de tent opzetten vlak bij het clubgebouw uit de zon, waarvan we deze trip nog steeds volop kunnen genieten.

hoeven we zonder taalproblemen enkel te wijzen op de kaart en krijgen we precies waar we trek in hebben. Tevens kopen we broodjes en drinken voor de volgende ochtend.

Bij terugkomst op het veld komt een kleine heli met grote snelheid binnen-vliegen. Naar het lijkt een politie heli maar bij nader inzien is het een kleine privé heli met alle toeters en bellen. We maken (in "steenkool" Engels) een praatje met de piloot-eigenaar om de tijd te doden, waarbij blijkt dat er maar weinig Tsjechen grote tochten maken en dus meestal lokaal blijven. Hierdoor is de noodzaak om een andere taal dan Tsjechisch te spreken wel erg gering.

Woensdagochtend eerst de meteo met een bezoek vereren om te zien of het weer voldoende goed blijft. Een leuke dame die behoorlijk Engels spreekt vertelt ons wat we willen weten. Ook het vliegplan naar Duitsland kunnen we met haar afhandelen.

De verwachting naar het einde van de week wordt wat minder naar het westen toe en we besluiten om de reserve-dag die we hebben naar het eind van de trip te verplaatsen en zo wat veiligheid in te bouwen om vrijdagmiddag echt thuis te kunnen komen.

We besluiten dus om terug te gaan naar Duitsland en wel via de geplande route.

Een mooie nadering en een landing over de Donau. De baan ligt parallel en vlak naast de Donau.



Een leuk vliegveld en zeker de moeite van een bezoek waard, al is het alleen maar voor de final over de rivier. De stad is op loopafstand, maar we hebben een ander overnachtingveld gepland.

Bij de toren horen we dat een vliegplan tussen Dld en Tsjechie niet vereist zou zijn !!, iets wat we thuis nog maar eens goed moeten onderzoeken.

De takeoff verloop volgens het boekje en uiteraard opnieuw over de Donau. Koers gezet naar Rothenburg ob der Tauber (EDFR ) via Roding (RDG). Na een voorspoedige vlucht krijgen we het veld in zicht en kan de landing worden ingezet.

Na de landing werken we de procedures af zoals van een goede piloot vereist en in verband met de weersverwachting leggen we de LNC vast met de meegenomen touwen en piketten. We krijgen fietsen aangeboden om naar de stad te gaan. Het weer is behoorlijk veranderd (veel minder warm en meer wind) maar dat weerhoudt ons er niet van om van het fietsaanbod gebruik te maken. We hebben natuurlijk wind tegen en er zit wat vochtigheid in de lucht.

De stad is zeker de moeite van het bezoeken waard.



Er is een groot "shopping centre" vlakbij. Wel moet er eerst geld worden getapt, omdat we daar niet met Euro's kunnen betalen en er dus Tsjechische Kronen moeten komen. Hierna kunnen we een uitstekend lokaal biertje drinken en bij de plaatselijke McDonald

De OO-LNC is afgetankt en gereed, dus niets staat een vertrek in de weg. De eerstvolgende stop is Vilshoven in Duitsland (EDMV). We willen niet meer landen in Tsjechië omdat we dan opnieuw met het probleem vreemde valuta geconfronteerd worden.



De Kerstsfeer waart hier voortdurend rond (er is het gehele jaar een Kerstmuseum geopend, met daarin werkelijk duizenden speeltjes en snuisterijen met betrekking op Kerst). Dit alles trekt de nodige touristen en dagjesmensen, vooral Japanners met de bekende camera's om alles vast te leggen.

Na de benodigde biertjes en het eten keren we terug naar het vliegveld (deze keer met de wind in de rug (of was dat de invloed van het bier?).

's Morgens weer tijdig uit ons tentje, want we hebben twee redelijk lange vluchten voor de boeg. Alles in gereedheid gebracht, afgetankt en koers gezet via Dinkelsbuhl (DKB) naar Tannheim. (EDMT). Het weer is nog steeds goed en alles verloopt voorspoedig. Op onze oproep naar het veld krijgen we zo waar de benodigde informatie.

We drinken daar een koffie en gaan weer op pad. Baan 27, want die richting moeten we toch op. We krijgen diverse malen via de radio te horen dat aan het einde van de baan hoge begroeiing is en dat we na het loskomen toch vooral een bocht naar rechts moeten nemen. Maar voor onze trouwe OO-LNC geen enkel probleem.

Koers 265 graden, richting Bremgarten (EDTG). Op onze track liggen een paar kleine vliegveldjes voor een eventuele uitwijk.

We vliegen op FL70 (minimum safety altitude).

Gaande het traject krijgen we van de verkeersleiding de informatie dat we wat buien op onze route kunnen tegenkomen. We krijgen inderdaad een bui in het zicht, maar we houden grondzicht en we kunnen voldoende door de bui heen en voor ons kijken. Wel wordt het wat turbulent maar we zijn uiteraard geen Watjes die enkel met CAVOK willen vliegen. Af en toe moeten we iets zakken maar we houden voldoende separatie.

Bij de nadering van Bremgarten zijn we de buien gepasseerd. Dat komt ons goed uit, het vliegveld ligt achter een bergketen waar de msa (minimum safety altitude) 7100 ft is.



Vlak bij de Rijn vinden we het vliegveld en zetten we de nadering in.

Bij het taxiën naar de toren komen er met grote snelheid lichten op ons af. Naderhand horen we dat Mercedesfa-

brieken daar auto's testen op de taxibanen. Rare jongens die Duitsers.

Op verkeerstoren alles afgewikkeld en het tanken geregeld. Het weer ziet er niet bijster vriendelijk uit en we besluiten dat we de volgende dag zo vroeg mogelijk willen starten. De narigheid komt uit het westen waar we heen moeten. De toren is niet eerder bemand als 10:00 uur lokale tijd maar de havenmeester belooft er om 09:30 uur te zijn.

Vlakbij het vliegveld is een wegrestorant waar we een biertje kunnen halen en ook iets warmes kunnen nuttigen. Een broodje voor de volgende dag meeneemen behoort ook tot de mogelijkheid.

Alleen sluitingstijd om 18:00 uur. We brengen de avond door bij de vliegclub waar we met een toevallig aanwezige vrouwelijke pilote uit Zwitserland natuurlijk praten over... vliegen.

Vrijdagochtend vroeg op. Ontbijten, opruimen en alles in gereedheid brengen. De havenmeester komt ruim op tijd en we kunnen eerst het weer checken. Dat ziet er niet zo goed uit. Het slechte weer komt uit westelijke richting...wat is wijsheid?. We besluiten om met een uur vertraging om 11:00 lokale tijd te starten. Vliegplan wordt aangepast, de wachttijd geeft ons de gelegenheid om ons op te frissen en te scheren, je wilt toch netjes thuiskomen. Takeoff en dan koers via Grostenquin (GTQ) naar Saarlouis (EDRJ), dan verder via Nattenheim (NTM) en Luik (LNO) naar Sanicole (EBLE). We krijgen wel wat regen onderweg maar op FL 50 gaat het probleemloos. Nergens "crossing clearance" maar er gewoon over heen. Weer thuis op honk. Een zeer geslaagde vliegweek en zeker voor herhaling vatbaar. We kijken al weer uit naar volgend jaar.



# Oekraïne en de Krim

Sinds het ontploffen van een kerncentrale weet bijna iedereen waar het ongeveer ligt en dat Kiev de hoofdstad is. Maar daarheen vliegen? Het was precies of men er bang voor was. Nu, in 2008 waren we al naar Roemenië gevlogen tot aan de Zwarte Zee in Tusla. Al was dat land toen al getreden tot de Europese gemeenschap, de vrijheid voor het vliegen was er in ieder geval beperkt. En als ge de taal niet spreekt of verstaat, is er veel van het plezier af.

Langs internet zijn wij amateurbouwers van de Europa een beetje vrienden onder mekaar. Daar duikt een zekere Jacques De Jonghe op die een reeds afgewerkte Europa met weinig uren in de U.S.A. heeft gekocht. Jacques is electronica ingenieur, afkomstig van Berloz en een tiental jaren bedrijvig in Oekraïne en Bulgarije. Hij brengt zijn aanwinst via Denemarken naar Kiev en behoudt de Amerikaanse immatriculatie. Begin juni vliegt hij naar Brustem en Kiewit alwaar we hem ontmoeten. Zijn jaarlijks nazicht moet door een erkende inspecteur met Amerikaanse licentie afgetekend worden. En zo kwam hij terecht op Sanicole want onze internationale Luc Vandemaele kon die karwei opknappen.

Intussen hadden we de trip van veertien dagen al goed voorbereid en Jacques rammelde in het russisch de administratieve kant van de reis af; want daar was wel hier en daar een toelating nodig met heel den heutemeteut van kopies van identiteit, luchtwaardigheidsbewijzen, medical, verzekeringen e.d.

Op zondag 30 juni ging het dan met drie Europas, N205CN (Jacques) F-PKRL (Karel) en OO-145 (Dirk) vanaf Kiewit oostwaarts.

Ik had de leiding voor die dag en besliste een eerste landing met vliegplan in Dierdorf omdat we daarna VFR met eigen frequentie konden communiceren tot in Tcheckië en zonder vliegplan. Ik vraag me nog steeds af waarom ze dat hier verplichten als ge eventjes over de grens gaat.

Jaromer was de nightstop omdat ge op het vliegveld autobenzine kunt tanken tegen de prijs die ze op de weg betalen en dat is ginder al beterkoop dan hier. Op het vliegveld konden we ook nog

een hap eten en normaal was er ook een slaapgelegenheid in zweverstandaard, maar daar waren ze aan het werken en dus mochten we naast het vliegtuig het tentje opslaan.

Maandag 1 juli ging het dan noordwaarts naar Krakhov in Polen. Het grote vliegveld daar is veel te duur voor kleine mensen zoals wij en daarom kozen we Pobiëdnik als lokatie, een sportvliegveld, zo'n 10km van de stad. Mooie kultuurstad, prachtig verzorgd en niet duur in onze normen. We hebben het allemaal gezien en bekeken.

Dinsdag voormiddag naar Rzezów, Polen, internationale luchthaven die we moesten aandoen om uit de Europese gemeenschap te vliegen, voor dedouanering. Nieuw en groter als Antwerpen. Ge vraagt u af als die arme mensen van achter het gordijn van vroeger zo iets kunnen, waarom zeulen ze dan zolang in onze havenstad om een tunneltje onder de Krijgsbaan al was het maar voor de veiligheid? Maar ja, de A24 en de Lange Wapper hebben ook last van groene wormen.

Er was weinig verkeer en ze waren precies blij om drie kleintjes op een rij te kunnen zetten.



Weer 3 op een rij in L'viv

geval dat ze misschien liever in het Russisch zouden praten maar hun Engels was zeker zo goed als dat van ons. Op het vliegveld werden we opgewacht door een lieve hostess die meteen mee op de vleugel wou voor een foto... en 's avonds ons zou gidsen in de mooie stad waar het Pools verleden onmiddellijk opviel. Bijna een tegenhanger van Krakhov maar nog niet opgepoetst voor toerisme. Onze Christina had een vriendinnetje meegebracht, een oogarts, die ons het moois van L'viv liet zien waarna wij samen in het beste restaurant, "Bij de Stadsbeul" tegen de stadwal, ons lieten verwennen. Aperitief, bier, wijn en water; schotels vlees en salaatjes naar believen. Ik had wel grote honger en de dunne lende van 400 g was zo sukulent dat ik hem op had zonder afstand te doen van de rest.

Waarom smaakt het daar beter dan de filet pur van de bleu-blanc Belge? Ja, en



Rzesow, 3 op een rij

In de vroege namiddag ging het dan naar L'viv. Jacques was leader voor het

dan de rekening! 47 Euro alles inbegrepen voor 5 personen. Ge zoudt voor minder teruggaan.



Anecdotisch maar toch interessant: de manier waarop we er autobenzine getankt hebben... Met onze lege plastic Jerrycans geraken we in een taxi die ons in een wegtankstation brengt. Daar laden we 85 liter benzine en keren terug naar de ontvangsthuis van een internationale vlieghaven. Onze Christina verzoekt ons beleefd of we buiten even willen wachten op het voertuig van het vliegveld dat onze vracht binnenloodst tot aan onze vleugeltjes. Ge moet het hier maar eens proberen. En Dirk dan zeggen: waarom konden ze ons niet direct doorlaten? Dat komt omdat gij er, ongeschoren, gelijk een Arabier uitziet, antwoordde ik hem.



*Dariivka*

deren en bolle wangen, meestal jong, wat een dynamisch effect geeft op de appreciatie van de bevolking, gelijk in een universiteitsstad.

Dariivka is een grasbaan van 900 m en een clubje zonder hangaar. Twee vliegtuigjes ULM staan op de parking.



*L'viv, bij de groten*

Woensdag 3 juli. Het afscheid viel zwaar maar de meteo noopte ons tot spoed om naar Kiev te vliegen. Mijn maten waren bang van thunderstorms; maar ik vind dat ge er niet in moet vliegen en dus geraakten we in Aeroprakt tussen de regengordijnen door. Het is de thuishaven van N205AC en tegelijkertijd eigendom van ULM-vliegtuigbouwer Aeroprakt. Hier zullen we een paar dagen blijven om Kiev te bezoeken. Een stadje met 4.5 miljoen inwoners maar waar dagelijks zes miljoen mensen verblijven. Taxi hadden we niet nodig, Jacques stelde zijn BMW en appartement ter beschikking for the purpose. Als tegenprestatie heb ik de catering verzorgd, wat mijn gebarentaal ten goede kwam bij het winkelen voor de nodige ingrediënten.

In 't kort voor wat er mij persoonlijk opviel was dat vooral de Orthodoxe kloosters en kerken het oudere kulturele patrimonium uitmaakte en de meer recente Russische revolutionaire architectuur, als tegenhanger, samen in de beschikbare ruimte konden gedijen. We hebben het allemaal gezien en voor meer details kunnen jullie terecht op internet. En misschien ook daar zal het opvallen dat er veel mooie vrouwen rondlopen. Een fraai gezicht met hoge jukbeen-

Vrijdag 5 juli. We tanken met goede hulp van de lokale club en vliegen zuidwaarts naar een klein vliegveldje Dariivka aan de oever van de Dniëper. Urenlang vlogen we over een landschap dat nauwelijks veranderde. Een lappendeken van rechthoekige velden die elk op zich zo groot waren als vijf keer Sanicole en zo vlak dat ge echt moest zoeken waar het water samenkam. Vrij rustgevend, want moest het komen tot een buitenlanding, dan gaat ge maar rechtdoor tot uw wiel de grond raakt. Dan moet ge wel een ELT of PLB bij hebben of ze vinden u nooit terug tenzij verhongerd en uitgedroogd na resque. Daarom misschien wel goed dat hier een vliegplan voor binnenlandse vluchten mandatory is, maar dat kenden we ook al in Skandinavië en Finland.

Ik vloog in tweede positie en zag dat Jacques het vliegveldje voorbij was, waarop ik hem de positie uitlegde. Daarop draait hij kort in om in final te komen en als eerste te landen... en vergat zijn landingsgestel uit te laten! Ik had het niet direct door en verwittigde Dirk dat er waarschijnlijk zacht zand was in het eerste gedeelte van de baan omdat Jacques een stofwolkje veroorzaakte. Propstrike en gelukkig niet erger vond hij daarna.

In een eerste gedacht had ik dit niet willen verhalen omdat het een domper had kunnen zetten op wat zo mooi begon. Maar wat ik nu vertel, kan ons allemaal een beetje in vraag stellen hoe wij iemand in nood zouden helpen.

Een klein houten clubhuisje waar Alexander (Sacha) ons opwacht met worstenbroodjes en koffie. Het is middag. Daar in de middle of nowhere staat om 5u een vervangschroef op dat Europake met op de grond verstelbare pitch en twee proefvluchten in het logboek. Intussen had Dirk ook een klein technisch probleem met zijn propeller kunnen fixen; dankzij een verlengkabel en soldeerbout.

Het plan was om die dag door te vliegen naar de Krim. Daar hingen wel onweersbuien met serieus gedonder zelfs voor een dove.

Daarop sla ik mijn tentje op, en de slaap der rechtvaardigen overwelmd mij bij dat gevoel van vriendelijkheid en behulpzaamheid van die mensen. 's Anderen daags zeggen ze dat, buiten de benzine die ze voor ons gaan halen, geen kosten te betalen zijn en Jacques mag de schroef terugbrengen als hij een vervanging heeft.

Op Midden Zeeland betaalde ik 22 Euro voor een gelijkaardige baan; wel met twee soorten ganzen, en twee Maréchaussées die wilden weten of ik Karel was!

Zaterdag 6 Juli. Stralend weer! We vertrekken met het gevoel van straks komen we nog eens langs en dan richting de Laguna van de zee Van Azov. Een smalle banaanvormige kuststrook met eindeloos strand van fijn zand en nog vrij natuurlijke omgeving zonder echte bebouwing en toch bewoond. De zoutmeren doen me eventjes denken aan de Camargue. De kleuren zijn ook

mediterrane en het gevoel van vakantiebestemming dringt zich op. Koktebel, aan de zuidkust van de Krim. We verlaten het platte land voor het heuvelachtig zwarte landschap waaraan de zee waarschijnlijk haar naam te danken heeft. Jacques had toch een slechte nacht gehad en daarom had ik hem als passagier, terwijl zijn vliegtuigje in Daryivka werd bewaard.

Probleemloze landing en goede ontvangst op een oud militair vliegveldje waar ooit Antonov 2 koning was. Hier stonden twee Blanik zweefvliegtuigjes buiten geparkeerd en de parabak was in onderhoud, dus niet veel activiteit. Meteo: CAVOK, 35° met een verkoelende oostenwind.

Een goedkoop pensionnetje en een baai van 12 km russische riviera. Bijkomstig, aan de oostkant het grootste naturistenstrand van die toen anders dachten.

We bleven hier drie dagen om wat te bruinen, goed te eten, zwemmen, luieren en praatjes maken met meiden die eventueel wat Engels wilden bijleren. Intussen heb ik de kust afgevlogen tot nabij Yalta; maar verder naar Sevastopol mocht niet omdat de Russen daar nog altijd hun marinebasis hebben met nucleaire duikboten. Ik heb wel niet het gevoel dat ik wat gemist heb. De avonturier in mij wilde verder en mijn maten wilden dat ook.

Dinsdag 9 juli. Odessa, havenstad, was het doel. Eerst gingen we in Daryivka het toestel van Jacques N205CN oppikken en dan ging het in stralende zon met schapenwolkjes over het vlakke land. Nu wel afgewisseld met inhammen van de zee die diep het land indringt. Maar geen bootjes, niet gelijk in West Europa waar meer geld in het water ligt dan in de lucht. Gidroport is het kleinere vliegveld van Odessa met drie mooie grasbanen. Niet veel beweging buiten een Shukoi met een piloot die Nicolai Timofeev goed kende. De stad heeft een mooi verleden gekend en een bloeitijd rond 1900, zo te zien aan de huizen. Middernacht viel echter de stroom uit voor de helft van het centrum en onze nachtwandeling werd een donkere hindernissenloop over gaten en laag straatmeubilair.

Woensdag 10 juli. Jacques had een Hollandse vriend Kees Huizinga in Zashkiv. Deze jonge veertiger huurt daar samen met een oom maar liefst 14.000 hectaren vruchtbare grond en

stelt 370 mensen te werk. Ja ik schrijf veertien duizend; 1/3 van de Flevolandpolder. Daar ergens in de middle of nowhere mochten we gaan landen op een klaverveld dat afgemaaid was. Zijn 4x4 en een baal hooi met vaantje voor de windrichting was het doel. Mijn Garmin 430 zoemde feilloos in en een landing op zo'n oppervlakte was kinderspel. Na een lekkere maaltijd was ik gehaast om rechtstreeks naar Uzghorod te vliegen want de meteo voorspelde gespreide CB's in de omgeving van het Tatragebergte en daar moesten wij door. De volgende dagen zou het daar onweersachtig blijven. Dus namen we ietsjes vlug afscheid van onze gastheren want Jacques zou terugkeren naar Kiev en dus waren we met twee om de reis verder te zetten.

Halverwege werd ons gemeld op de radio dat er een thunderstorm 40 km zuidelijk van Ivano Frankivsk hing en daar moesten wij ongeveer door. Wat doen we vraagt Dirk. Zolang als we kunnen vliegen en eventueel uitwijken gaan we door. Langs de watergordijnen was er telkens wel een lichtpunt boven de bergen en we wisten dat onze bestemming mooi open was. Om 18u35 landen we op Uzghorod in stralende zon. We hadden ingeschreven voor het drievoudig festival: Fly-in, Bike en Music-festival. Misschien wat vroeg, maar we waren de eersten om deel te nemen. 's Anderen daags zou het eigenlijk maar beginnen.

De meteo liet het echter afweten en slechts vijf andere deelnemers maakten het waar die donderdagmorgen en zoals ze vertelden in IMC voor de navigatie.

Klein detail voor ons comfort: ik had langs internet gereserveerd voor een hotel waar de boeking per nacht 85,00 Euro was aangegeven. Vanuit Koktebel vroeg ik confirmatie voor de reservering en kreeg als antwoord dat mijn boeking niet was aangekomen en dat alles bezet was. Daarop telefoneert Dirk naar de relatie die hij had van vorig jaar en die verzorgde ons een prima hotel met goed restaurant en zwembad voor 35,00 Euro per nacht. Niet in het centrum gelegen maar een taxi kost er 2,00 Euro vanaf het vliegveld.

Met het slechte weer is maar de helft van hun verwachtingen aangekomen; wie zal er spijt van gehad hebben?

We mochten gaan eten in de kantien van het personeel van de luchthaven voor 2.50 Euro met rode bietensoep (borsch), salaatjes, keus tussen vis, kip en gepaneerd vlees, rijst of patatjes, vruchtensap als drank en dessertje. Ik heb alles opgegeten, en wij zijn teruggegaan, dat zegt genoeg.

Donderdag hebben we de stad bezocht. Nu hebben ze ongeveer 116.000 inwoners. Vóór de oorlog was dit hongaars met 16.000 inwoners in het centrum. Het russisch regime heeft gezorgd voor de inwijking in de rand en nu zijn de Hongaarse afstammelingen in de minderheid. Een gelijkaardig gevoel hebben we ervaren in L'viv met poolse nostalgie en fierheid. Het oude Habsburgse fort mochten we niet echt bezoeken omdat het nog altijd militair bezet is. Op de promenade langs de rivier maken we foto's van het bloemenmeisje in traditionele klederdracht (hongaars).

*Koktebel, oude glorie*





gaars) en met Duitse vrienden drinken we Stella Artois op een terrasje.

Vrijdag voormiddag duurt de bevoorradings in benzine een beetje lang omdat ze voor ons nog moest gaan bijhalen buiten het vliegveld, maar aan slechts 0,97 Euro per liter.

Daardoor miste ik mijn trip naar het kuuroord met zwavelbaden; maar dan lag ik lekker te zonnebaden aan mijn zwembad en spaarde tegelijkertijd 35,00 Euro.

's Avonds forel besteld met een glaasje lokale cabernet. De ober zet een ganse fles op tafel waaruit ik afleid dat mijn Russisch niet voldoende gedetailleerd was. Omdat het ganse maal met fles wijn inbegrepen maar 10,00 Euro bleek te kosten, heb ik met gesloten ogen de glaasjes geteld.

Zaterdag voormiddag was het publiek toegelaten om de vliegtuigjes te bekijken en de televisie maakte een opname van ons. In de namiddag: voorstelling van de bikers met hun motoren en kunsttoeren. 's Avonds waren we uitgenodigd voor het diner in het partijlokaal van de communisten. Het personeel liep daar rond gelijk 70 jaren geleden, militair en met revolver en kalachnikov. Hun borsch en maaltijd waren wel vers en smaakten heerlijk maar om de haverklap waren ze aan het toosten met vodka die in karaffen op de tafels stond. Na een schouderklopje met Stalin waren we klaar voor een wandeling op de weide van het musicfestival. Onverwacht mooi concert van een jonge Finse groep. Daar werd ik herkend door een boel mensen die het nieuws op de televisie gezien hadden en die wilden op de foto met mij. Ook het bloemenmeisje van de donderdagnamiddag scheen verrast en is bij me gebleven tot 4u00 in de morgen... "Auch ich war ein Jüngling mit lockigem Haar" heb ik met Lortzing gezongen uit de Waffenschmidt.

Zondag 14 juli, het regent. Nog voor de middag heb ik Dirk wakker gemaakt om ons vertrek voor te bereiden. Normaal was het voorzien voor 's maandags; maar dan zou de meteo ons nog minder goed gezind zijn. In de late namiddag zou er een opening zijn om westwaarts Slovaakse te bereiken. In Kosice waren wij de enigen in het verkeer en snel met vluchtplan naar Tabor in Tchechië. Gelukkig kregen we een uur erbij met over te gaan naar middeuropese tijd.

Tot 8u00 wilden ze wel op mij wachten. Nabij Poprad hing de hoge Tatra in de wolken en het duurde tot ik in de Tchechische kuip dook om rustig open weer tegen te komen. Dirk had onderweg afscheid genomen om Priëvidza aan te doen. Om tien minuten vóór acht landde ik in Tabor waar Jan mij werkelijk de hangaar binnen deed taxiën.

Om tien na acht waren de poorten gesloten en er werd afgesproken om 's anderendaags om 8u00 's morgens klaar te staan bij het hotel waar Jan mij kwam ophalen om benzine in te slaan voor de thuisreis.

Maandag 15 juli was ik om 8u48 in de lucht. Praag liet mij "on top" om rustig boven de cumulusjes op 4.800" met autopilot de wisselende landschappen te bewonderen want verkeer ben ik niet tegen gekomen tot Breidscheid. Daar zijn we lager gaan vliegen vanwege de dichtere bewolking en ook om verderop de limiethoogten van Keulen te respecteren.

Zuidelijk van Norvenich scheerde een Tornado in pijlconfiguratie misschien 300" boven mij door. Zou hij mijn transponderke op 7000 gemerkt hebben? Of zou die ook links van mij komen wuiven???

Om 12u42 ben ik geland op Sanicole en de eerste stem die ik op de frequentie van KB hoorde was die van mijn maat Bart. Daarop hebben we ene van het schab gedronken en het was alsof ik maar effekens weg was geweest.

*Kerlan Karven.*



## Celine,

### mevrouw Plees is niet meer...

Je kent haar clublid natuurlijk wel: Celine, de weduwe van Lucien zaliger, de moeder en schoonmoeder van Nicole en Gilbert, de oma van Geoffrey. Geert kent haar ook als zijn gastvrouw van vele jaren, toen hij de pendel naar Valkenswaard niet zo vaak deed als nu.

Iedereen kent haar van toen ze elk weekend weer met de glimlach achter de toeg stond te helpen om clubleden een vriendelijk woordje toe te spreken en te bedienen. Zonder ergens de indruk te geven dat zij de eigenlijke 'first lady' van onze club was, want echtgenote van de stichter, was ze altijd paraat voor wie een beroep op haar deed. Ook in de tijd van de oprichting van de club was dat al zo. Ze was er vaak bij als haar man naar het vliegveld kwam, destijds eerst op de Keiheuvel, en ze was dan ook een bekend gezicht voor vele piloten van de beginjaren. Toen haar man daarna besliste om een eigen vliegtuig te kopen en ook en vooral toen hij besloot het vliegveld van Leopoldsburg te openen stond ze als een sterke dame achter hem.

Maar we zullen ons vooral haar ontwapenende vriendelijkheid herinneren, die ze altijd weer op de meeste natuurlijke manier toonde aan wie dan ook, zonder onderscheid. Zij was een begrip op Sanicole.

Ook toen we in het begin van het jaar het bericht kregen dat ze ernstig ziek was, kwam ze toch nog regelmatig naar de club, niet altijd meer 'in dienst', maar ook voor de toeg was een gezellige dame, die op een zo overtuigende manier met je in gesprek ging dat je je afvroeg of ze echt wel ziek was. Dat was zij ten voeten uit: ze verbeet de pijn en de ziekte om niemand maar een slecht gevoel te geven. Ook naar Nicole toe die haar een jaar lang meer dan goed verzorgde was dat zo, hoewel uit alle analyses wat anders bleek dat optimisme, maar dat was Celine's kracht, daarbij geholpen door de geboorte van Geoffrey's tweeling die haar laatste half jaar een nieuw doel gegeven hadden.

Ook bij de laatste vliegshow was ze van de partij al was het in een rolstoel: ze zou de show en haar kleinzoon Geoffrey met ons allemaal, zijn vrijwilligers, steunen. Nadien heeft haar strijd niet lang meer geduurd. Een spijtige val, die een heupbreuk tot gevolg had, versnelde het afscheid.

Francis Bensch heeft aangegeven dat zijn verplichtingen als grootvader en meer tijdsbesteding aan zijn overige hobby's hem hebben doen besluiten om zijn activiteiten als redactielid van de Fly-Over te beëindigen. Francis was ruim 10 jaren als redactielid actief en was met name degene die nauwlettend toezag op de deadline voor het inzenden van kopij en de uitgiftedatum van ons clubblad.

Mede namens alle lezers wil de redactie hem hartelijk danken voor zijn inzet en betrokkenheid voor de Fly-Over.

## Het machogehalte van een gepluimde Clochard.

*Inleiding bij het verslag van een pilooten-dochter: Niet zonder enige schroom wil ik u deelachtig maken aan mijn dromen. Geen dromen in de zin van wensen voor de toekomst, maar echte dromen. De zich ontspinnende, dikwijls warrige, soms bizarre verhalen... uit het onder-bewuste. Er zijn er twee in mijn geval (alle andere wil ik u besparen), die regelmatig terugkomen. Geen van beide zijn zwaarmoedig, integendeel ze stemmen mij gelukkig, en door hun herhaaldelijk verschijnen in mijn slaap, ben ik ze gaan herkennen, in de zin dat ik mij als ze zich voordoen, mij bewust ben van mijn droomtoestand. Ik ga ervan uit dat ik niet alleen ben in deze. Toch eens vragen aan mijn peut ...*

In de eerste droom ben ik clochard, ergens onder een brug, 'k weet niet waar ... 't Is er alleszins niet ongezeilig, niet koud, geen honger en de fles rode wijn is binnen handbereik. Daarbuiten is er de gelukzaligheid, geen verantwoordelijkheden, geen druk, niks moet.

Ik waan mij nog niet zo lang geleden van een lawaaierig denderende trein te zijn gesprongen. Ergens in de verte dooft het treingeluid, dat wijkt voor een evenwichtige stilte.

Allicht voer voor psycho-analyse ... dat ze er dan maar meteen de volgende bijpakken.

Een tweede weerkerende droom van me laat me vliegen. Aha, eindelijk een zinnig verband zal je denken. 't Speelt zich steeds af in de straat van mijn kindertijd, in of beter gezegd 'boven' de buurt van mijn ouderhuis. Ja, die van niet snel meer kunnen lopen, gevangen in traagheid, die heb ik ook, maar in deze droom beschik ik over een enorme springkracht. Ze maakt me los van de zwaartekracht en als ik zoals 't gevogelte daarbij met mijn armen fladder

... vlieg ik! Echt waar, en zalig is het, zo zalig dat ik er alles aan doe om mijn droom vast te houden, zo lang mogelijk.

Vrees niet. Wat volgt is geen dromen-duiding, of nog meer van deze onwerkelijke onzin. Wat volgt is een verslag van de dochter van deze eigenste dromer, dat ze schreef als steloefening voor school. Deze in zijn dromen bevlogen clochard krijgt samen met u, beste pilooten, het predicaat 'macho' opgekleefd. Ik ben er nog steeds niet uit dit al dan niet te moeten weerleggen. Ik wil er wel vanaf dit alleen te moeten dragen,

## Reportage: De drukte op de grond even vergeten

'Oscar Oscar Lima November Charlie is ready for departure'

Geen voetbalschoenen of zwemzakken in het clubhuis waar Zjos zijn hobby beoefent. Leden brengen hier een hoofdtelefoon en een tas vol landkaarten mee. Je vindt er geen kleedkamer en geen voetbalplein maar een loods met sportvliegtuigjes en een landingsbaan. Sinds Zjos twee jaar geleden zijn vliegbrevet behaalde, vertoeft hij hierboven regelmatig letterlijk met zijn hoofd in de wolken.

Een zachte bries voert wat hoge wolken langs de helblauwe hemel. 'Die wolken belemmeren een beetje het uitzicht', speurt Zjos het luchtruim af. 'Maar boven of langs een wolk vliegen, is zalig. Je zal wel zien.' Eerst brengt hij binnen wat papieren in orde.

De clubleden lopen ondertussen heen en weer tussen de toog en het raam. Want als er wat voorbij vliegt of en toestel komt landen dan willen ze dat zien. Hier proberen ze niet de grootste vis te vangen maar landen ze om ter zachtst.

vandaar : Lees, en jij zult 'macho' genoemd worden !

Geef toe, beste lezer, een mens, ik niet en ook u niet, valt onder één hoed te vangen. 's Morgens ben je clochard, 's middags waan je je een kieke dat kan vliegen en voor het avond is komt je dochter tot de conclusie dat je een 'macho' bent ... Mag ik mij samen met u veelzijdig wanen? Zou Leonardo Da Vinci dat hebben bedoeld, toen hij zichzelf als 'Homo Universalis' de geschiedenis in schitterde ? Nee zeker ...?

Zjos

### Boys and their toys

De drie vrouwen die aanwezig zijn, staan achter de toog. Net als de mannen goochelen ze met namen van vliegtuigen en speuren ze de lucht af naar wolken die het spel zouden kunnen bederven. Maar vliegen doen ze zelf niet. Volgens Zjos is het toevallig dat er vandaag alleen mannen de lucht in gaan. 'Ik ken wel wat vrouwelijke piloten en meestal zijn dat zelfs heel bekwame piloten. Maar de mannen zijn hier inderdaad in de meerderheid. Dat zie je bij de meeste gemotoriseerde sporten. Misschien spreekt mechanica en snelheid vrouwen niet zo aan.'

Met machogedrag heeft het volgens hem niets te maken. 'Het machogehalte ligt echt heel laag. Hier is veiligheid eerder een parameter. En de uitdaging natuurlijk. Voor die uitdaging doe ik het, niet om macho of speciaal te zijn. Maar ik ben natuurlijk wel het jongetje dat hier met zijn favoriete speelgoed komt spelen.'



## Vleugels check, wielen check

De Cessna 172 die vanmiddag van dienst is, telt al heel wat jaren. 'Wees gerust. Leeftijd speelt hier echt geen rol. De bekleding van de zetels is misschien wat afgesleten maar de motor is in perfecte staat. Ik heb met dit toestel zelfs al de zee naar Groot-Brittannië overgestoken.'

'Mijn vader was net als ik hobbypiloot en heeft ook nog met dit type gevlogen. Als kind mocht ik vaak met hem mee. Toch ben ik pas op mijn veertigste beginnen denken dat ik dit ook wilde proberen. Toen leek het me bereikbaar en mocht ik mezelf die uitdaging ook wel gunnen, vond ik. Want je moet wel klaar zijn voor de opleiding. Het examen handelt over negen cursussen waaronder navigatie, mechanica, communicatie in de lucht, weerkunde en noem maar op. Daarnaast moet je ook heel wat uren oefenen met een instructeur. Evident is dat allemaal niet.'

Af en toe zwijgt Zjos even. Hij loopt speurend rond het vliegtuig, schuift aan de vleugels en checkt de olie. 'Ik overloop nu een hele lijst van aandachtspunten. Dit proces is heel belangrijk en maakt me ook rustig. Nu ik dit allemaal doe, verdenk ik mezelf ervan niet vergeetachtig te zijn. Nochtans ben ik heel verstrooid van karakter. Thuis kunnen ze niet geloven dat ik mijn vluchten tot een goed einde breng. Daar hebben ze me dan ook al vaak kunnen uitlachen omdat ik onderweg met de auto was stilgevallen. Ik vergeet wel eens te tanken, zie je.'

## Oscar Oscar Lima November Charlie

In het toestel waan je je al snel een lid van het team van Windkracht Tien. Eens de hoofdtelefoon ingeplugd blazen de Engelse termen je in de oren. 'Oscar Oscar Lima November Charlie', want zo heet Zjos in de lucht, 'is ready for departure.' De piloot jaagt de motor op en het toestel krijgt er zin in. Met de pretentie van een Boeing en de sierlijkheid van een ooievaar laat Cessna 172 de grond los. Op 1800 voet zet de piloot het toestel recht. Van dan af aan zwijgt Zjos geen minuut meer.

Hij is hierboven al eerder geweest en dat hoor je. 'Als je nu naar links kijkt,

zie je de bossen van Tessenderlo, rechts de fabriek van Nike. Kijk daar in de verte zie je Brussel al liggen.' Regelmatig wordt hij onderbroken door een krakerige stem in de hoofdtelefoon. 'Ze zeggen dat ik even moet zakken. We komen in de regio van Zaventem. Hier zetten de Boeings hun landing in en dan mogen we niet storen.'

Na de spanning van het opstijgen, voelen nu ook de passagiers de rust die Zjos hierboven zoekt. 'Dat vliegen is voor mij als op een resetknop drukken. Dat je je zo diep moet concentreren heeft het gewenste effect dat je je enorm kan ontspannen. Al het dagelijkse is weg hierboven. Hoe hoger je gaat des te universeler wordt je blik. Dagelijkse details zijn hier minder belangrijk. Met het bedieningspaneel en die horizon voor je ogen kan je aan niks anders denken.'

## Afkicken met een kick

Daar denken de passagiers anders over. Je zou kunnen denken aan die leegte onder je voeten, dat stuur in je handen en hoe afhankelijk je wel niet bent van die motor in dat oude toestel. 'Natuurlijk komt er heel wat verantwoordelijkheid en spanning bij kijken. Met een collega piloot naast me voel ik me heel veilig. Alleen vliegen maakt je dan weer veel bewuster van het feit dat je ergens in de lucht hangt. Dat geeft een speciaal gevoel van bewustwording. Met passagiers aan boord ga ik er heel anders mee om. Ten eerste wil je dan zeker zijn dat alles heel veilig verloopt. En ten tweede wil ik er dan voor zorgen dat zij er ook van genieten.'

'Er zijn wel momenten in het leerproces dat je even nadenkt over waar je nu in godsnaam mee bezig bent. De eerste solovluchten bijvoorbeeld. Toen bekroop me wel een licht naar angst neigend gevoel maar dan maak ik daar al gauw abstractie van. Hoe meer je je voorbereid, hoe rustiger je wordt. De eerste vlucht met mijn gezin aan boord was ook wel confronterend. Ik was zenuwachtiger dan ik verwacht had. Dan gaat er wel door je hoofd wat er zou kunnen gebeuren en vraag je je af of er geen slimmere dingen zijn om te doen. Maar ik kies er toch altijd voor om op te stijgen.'

'Ik heb me ook nog nooit in een gevaarlijke situatie bevonden. Het komt

wel eens voor dat je moet landen met stevige wind en dat is wel moeilijk. Ooit was ik ook even de weg kwijt. Ik dacht dat ik in de verte Brussel zag liggen maar toen ik dichterbij kwam, bleek dat Gent te zijn. Maar dan teken je de route uit en binnen tien minuten was ik terug op schema. In het dagelijkse leven moet ik ook voortdurend omgaan met serieuze verantwoordelijkheden. Misschien heb ik daarom deze kick wel nodig. Want uiteindelijk is het dat toch hé, een kick. En dan vergeet je de drukte op de grond.'

Na een uur van speelgoedtreinen en mierenhuisjes naderen we de thuishaven van de Cessna. 'Zie je die witte naald daar in de verte. Dat is een mast die naast het vliegveld staat. Erg handig om je op te richten als je de landingsbaan zoekt.' Deze club van boys and their toys had geen beter herkenningpunt kunnen hebben.

Een reuze fallussymbool wijst de piloten de weg terug naar hun clubhuis. Aan het raam staan de andere leden te kijken. 'Kijk, er is er net één aan het tanken. Dan moet ik zorgen dat ik goed neerkom anders zullen ze het zeker gezien hebben.'

Getekend, de dochter van Zjos, de bevlogen clochard.



## AGENDA 2013

**22 December** Winter Barbecue

**23 December tot 3 Januari 2014**  
EBLE GESLOTEN

# 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®*