

Fly-over

FU-177



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Veertiende jaargang
DECEMBER 2015

49





Woord van de voorzitter

De zonnige herfst heeft het vliegplezier van allen wat verlengd dit jaar en gelukkig maar.

Het was een goed gevuld jaar waarvan we bijna moeten afscheid nemen, een jaar met een paar accenten, die toch de moeite zijn om even op te sommen: een mooi nieuw initiatief de Experimental Days, een opsmuk van het clubhuis, de donderdagavond 'happenings', een zeer geslaagde airshow, de uitbouw van onze ATO, de F84 met de Piet signatuur en zijn verlichting, een nieuwe instructeur en weer een groep nieuwe leerlingen.

De redactie van dit blad draagt zeker bij tot de opbouwende sfeer die er heerst en die onze club een goede basis geeft voor de toekomst.

Met de feestdagen voor de boeg willen we ook nog het traditioneel geworden kerstevent vermelden eind december, melden we dat onze jagers nog twee pogingen gaan doen om het aantal everzwijnen op het veld te verminderen en dat we in de laatste fases van de opsmuk van ons clubhuis ook nog de toiletten gaan aanpakken in de winter en dat in de toekomst ook de bar nog een beurt krijgt.

Aan de bar is de figuur van Patrick erbij gekomen. We hebben gekozen voor continuïteit op de drukste dagen en daarom Patrick, die ook clublid is, gevraagd dit op de zaterdag te doen, terwijl naast de havenmeesters-barverantwoordelijken tijdens de week Gilbert, Armand, Pedro en Jan en ikzelf de zondag voor onze rekening nemen. Als de bereidheid van clubleden blijft om bij afwezigheid van een van deze mensen de gaatjes te vullen, loopt alles vanzelf.

Er wordt binnen het bestuur gewerkt aan een nieuwe agenda voor volgend jaar, waarbij alle input welkom is, zowel voor uitstappen als voor de donderdagavond bijv.

Rest mij iedereen van jullie een goed jaareinde, fijne feestdagen straks en veel plezier bij het vliegen en op de grond!

Nicole Plees
Voorzitter

Overlast van de wilde zwijnen

Helaas moeten we constateren dat de wilde zwijnen weer regelmatig op bezoek komen en de grasvlakte her en der omwoelen. Op verschillende plaatsen is het gras zo diep weggehaald dat er behoorlijke oneffenheden op het terrein zijn ontstaan, die gevaar opleveren voor neuswielen van vliegtuigen. Er rest ons niets anders dan de omgewoelde plekken weer te egaliseren.

De oorzaak bestrijden is natuurlijk efficiënter. Dit jaar worden er 6 drijfjachten georganiseerd. Dat helpt natuurlijk. De jagers hebben geurpijlen in de grond gestoken die de varkens voor korte duur op afstand houden. Ook dit is geen definitieve oplossing. We hebben ons geïnformeerd over akoestische bestrijding. Daar schijnen de varkens ook aan te wennen.



We hebben ons laten vertellen dat varkens, een draad die op 40 cm boven de grond gespannen is al een barrière zien waar ze niet overheen gaan. Waar of niet waar? 'n draad heeft ook nadelen. Installeren is veel werk. Wat gebeurt er als de varkens toch op het terrein kunnen geraken en zich opgesloten voelen, omdat ze het terrein niet kunnen verlaten, omdat er een draad is gespannen?

Als jij een goede oplossing weet laat hem dan horen.

Inhoud



Bij de cover: Inhoudiging Thunderstreak

- 2) Woord van de voorzitter
Overlast van de everzwijnen
Nieuwe leden
- 3) 5 vragen voor Fly-Over
Bardienst
Schade aan vliegtuigen
Lidgeld & persoonlijke verzekering
Geslaagden
- 4) Bericht van de Safety manager
- 5) Toegang clubhuis en vliegveld
Schoonhouden van onze vliegtuigen
- 6) Sanicole en automatisering
Opfrissen van het geheugen
- 7) Renaat
De oplossingen
- 8) Vliegervaring in Frankrijk
- 9) Agenda 2015/2016
- 10) Inhoudiging van de Thunderstreak
- 12) De Airshow

Redactie:

Paul Paeleman, Cees van den Hoek, Geert Lemmens, Hilde Willems, Virginie Jorion, Rob Van Espen

Aeroclub Sanicole

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

Nieuwe Leden

Wij hebben de volgende mensen als nieuw clublid mogen inschrijven.

Jeffry Boiten
Michel Marchal
Henrico van den Heuvel
Fred Molhem
Roger Stijnen
Paul Dillen
Ronald Bries
Patrick Leten
Louis Beliën
Lauren Cockx
Johnathan Debeus
Etienne Languillier
Karel Boes

5 Vragen voor de Fly-over

De antwoorden vindt u op pagina 7

1. Natte sneeuw in vlucht, temperatuur -1°C .

- A) Teveel water voor ijsvorming, geen gevaar.
- B) Groot risico op ijs.
- C) Gezien de temperatuur, geen risico.
- D) a, b en c zijn fout.

2. Wat behoort tot de functie van olie?

- A) Smeren van de motor.
- B) Afvoeren van afvalstoffen uit de motor.
- C) Koeling.
- D) a, b en c zijn juist.

3. Instelling van je (manueel bediende) CSU bij de landing?

- A) Fine pitch.
- B) Vaanstand
- C) Coarse pitch
- D) Fully rich.

4. Gevaar van landen in "crab" (niet opgelijnd met center line) bij staartwiel:

- A) Neusstand.
- B) Ground loop.
- C) Balloon of bounce (terug omhoog).
- D) Geen zicht op de runway.

5. Welk van volgende frequentiebanden is niet "line of sight"?

- A) VHF
- B) UHF
- C) MF
- D) Al deze frequentiebanden zijn line of sight.

Geslaagden

Geslaagd voor het praktijk-examen:

Renzo Marcus
Koen Mellebeek

Geslaagd voor Theorie-examen:

Marc Waerzeggers
Giel Kerkhofs

Bardienst

In 2015 hebben we d.m.v. een beurtrol de bardienst verzorgd tijdens de weekenddagen. Dat was een verdeeld succes.

Sommige clubleden hebben erg plichtsgetrouw achter de bar gewerkt en hebben zelfs meerdere keren bardienst gehad.

Hartelijk dank voor uw inzet.

Ondanks de inzet van velen heb ik regelmatig een oproep moeten doen met de vraag: Wie kan / wil er achter de bar staan op.....

Ook is het regelmatig voorgekomen dat meerdere clubleden op zaterdag voor een korte periode de bardienst hebben verzorgd.

Voorlopig hebben we gekozen om op de zaterdagen de bar te laten verzorgen door Patrick, Gilbert en Nicole nemen de zondagen voor hun rekening. Indien een van hen niet beschikbaar is, zal ik leden aanspreken om als vervanger in te springen.

Lidgeld

Lidgeld dient jaarlijks betaald te worden door leerling-piloten, piloten en vliegtuigeigenaren.

Leerling-piloten en piloten	€ 240,- (incl. VMMV lidmaatschap)
Vliegtuigeigenaren	€ 275,- (incl. VMMV lidmaatschap)
Piloten die privé-vliegtuigen gebruiken	€ 275,- (incl. VMMV lidmaatschap)
Steunende leden	vanaf € 75,-

Persoonlijke verzekering

Een persoonlijke verzekering dient jaarlijkste worden afgesloten, door leerling-piloten en piloten die in een vliegtuig vliegen, dat EBLE als thuishaven heeft.

De verzekering dient via Aeroclub Sanicole vzw bij: verzekeringsmaatschappij Aviabel of VMMV afgesloten te worden.

Aviabel €30,- voor vliegtuigen die EBLE als thuishaven hebben. (clubvliegtuigen)

Aviabel €42,- voor vliegtuigen die EBLE als thuishaven hebben. (clubvliegtuigen) en alle Belgische geregistreerde vliegtuigen.

VMMV € 75,- zie verzekeringsvoorwaarden op de VMMV site.

De betaling van lidgeld en persoonlijke verzekering kan contant in het clubhuis gedaan worden.

Het bedrag kan ook gestort worden op KBC rekening 735-1163135-93 t.n.v. Aeroclub Sanicole vzw. IBAN BE98735116313593 BIC KREDBEBB

Schade

aan vliegtuigen

Wij doen nogmaals een oproep om extra voorzichtig te zijn als u in de hangar bent en u tussen de vliegtuigen begeeft en als u vliegtuigen binnen- en buitenzet.

Om schade te voorkomen brengen we de gemaakte afspraken nogmaals onder uw aandacht:

Er komen alleen clubleden in de hangar. Bezoekers, spotters, gasten, familieleden komen alleen onder begeleiding van clubleden in de hangar.

Vliegtuigen worden steeds met minimaal 2 personen verplaatst.

In overleg met de havenmeester wordt besloten of vliegtuigen binnen- of buiten de hangar worden gestald.

Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan aan een vliegtuig, dan is het niet meer dan een plicht om dit aan de havenmeester / eigenaar van het vliegtuig te melden.

Bericht van de Safety manager: Vliegveiligheid vergt alertheid!

Tijdens een van de zaterdagen in november maakte ik met mijn eerste leerling een visuele navigatie van circa één uur. De meteo was redelijk goed, typisch voor deze tijd van het jaar was het wat nevelig op lage hoogte, maar met een inversie rond 1500 ft, was het schitterend weer boven de inversie, geen wolken en wel 100 km zicht! Met de laagstaande zon in het gezicht was het iets moeilijker navigeren, maar verder verliep de navigatie zonder moeilijkheden.

Mijn volgende lesvlucht verliep ook zonder bijzonderheden, maar vanuit het Oosten kwamen er lage wolken binnendrijven, ook niet uitzonderlijk voor deze tijd van het jaar, maar ik maakte reeds de bedenking dat, in de late namiddag of naar de avond toe, enige voorzichtigheid zou zijn geboden. Tijdens de debriefing bemerk ik plots een voertuig dat zeer traag de veiligheidsstrook langs de startbaan oprijdt. Na overleg met de dienstdoende vliegveldoverste, gaat deze laatste met het follow-me voertuig poolshoogte

aandrag had gevraagd om zowel voertuigen als personen dringend te verwijderen uit de veiligheidsstrook, gebeurde dit ook.

Drie bedenkingen dringen

zich op:

1. Het verlenen van toestemming aan vreemden om het vliegveld te betreden tijdens het vliegen, moet wel doordacht gebeuren. Liefst ook aandringen om zich eerst aan te melden bij de vliegveldoverste, zodat goede coördinatie mogelijk is.
2. De regelgeving is zeer duidelijk: tijdens het vliegen (opstijgen en landen) mag zich in de veiligheidszone geen enkele hindernis of geen enkel persoon bevinden
3. Dat betekent echter ook voor de vliegers, dat zij de startbaan NIET MOGEN GEBRUIKEN voor opstijgen of landen, wanneer deze, en de veiligheidszone die er deel van uitmaakt, niet volkomen vrij zijn.

De derde lesvlucht die namiddag verliep enigszins anders. De meteo was inderdaad geëvolueerd. Een laag stratus was binnengedreven, met een plafond omstreeks 1200 ft, en het zicht eronder was niet enorm (aan de grond nog ruim 3 à 4 Km, maar in de nevelige lucht heel veel minder). Aangezien er nog wat gaten in de bewolking zaten, had ik met de leerling besloten om boven de bewolking te gaan oefenen. We hielden het wolkendek in de gaten, om zeker een opening te hebben om VMC te kunnen dalen naar het circuit. We luisterden ook uit op de thuisfrequentie 125,525 van EBLE, om in het geval de meteo zou verslechteren, dit snel te vernemen.

Na enige tijd hoorden we over de radio verontrustende berichten. Er waren meerdere toestellen in het circuit aan het vliegen en landingen aan het oefenen. Maar ze hadden blijkbaar problemen om elkaar te blijven zien, hetgeen aanleiding gaf tot afwijkingen van het standaardcircuit, en tot wachtrondjes op de rugwindbaan,



nemen. Zo staan er nu twee voertuigen op de veiligheidsstrook, en dat terwijl de vliegbewegingen rustig voortgaan, opstijgen, oefenlandingen.

Nu bleek dat het ging om jagers die de schade aangericht door everzwijnen kwamen opnemen, en bekijken of er geen afstotende producten konden worden gestrooid. Zij hadden vooraf hierover gecommuniceerd met iemand op het vliegveld, en naar zij meenden, een toelating bekomen. Nadat ik met

Dit laatste is niet zonder belang. Indien er een ernstig ongeluk zou gebeuren met gekwetsten of doden, kan in de nasleep het gerecht de piloot veroordelen, omdat hij goed wetend dat de veiligheid niet is verzekerd, toch de landingsbaan heeft gebruikt. En ook de vliegveldoverste zou kunnen worden aangesproken, omdat hij niet is tussengekomen, en eventueel het vliegveld had moeten sluiten. Over de mogelijke juridische gevolgen zullen we maar niet speculeren.

hetgeen in deze omstandigheden van slecht zicht geen goed idee is. Maar de oefenlandingen gingen verder (touch & go). Tot overmaat van ramp kwamen er enkele toestellen terug van navigatie, en hun integratie in het circuit, dat eigenlijk reeds "beladen" was, verliep niet zonder risico.

Op een bepaald ogenblik dacht ik aan de fameuze keten van feiten, gebeurtenissen en omstandigheden, de keten die, indien ze niet tijdig wordt

verbroken, onvermijdelijk leidt tot het ongeluk. Dus heb ik besloten om over de radio te suggereren om dit spel af te breken, en eindlandingen te maken (full stop), een advies dat dan ook werd gevolgd.

Aan het einde van de activiteiten wisselde ik nog van gedachten met enkele clubleden. Sommigen onder hen bevestigden mijn onprettig gevoel, maar er was ook een beetje frustratie.

Ook hier moet men enkele bedenkingen zeer ter harte nemen:

1. Het is mogelijk bij beperkt zicht om met een paar toestellen in het circuit te oefenen, doch dan moeten allen nauwkeurig het standaardcircuit volgen, en de radio oproepen

telkens maken in de helft van elk been, zodat de partners bijna blindelings weten waar de andere toestellen zich bevinden. Evenmin mogen de onderlinge snelheden te fel afwijken, anders verliest men toch snel de synchronisatie.

2. Het vervoegen van het circuit, wanneer men terugkeert van navigatie, moet eveneens standaard gebeuren. Dit betekent dat men zich enkele minuten vooraf aankondigt, en zeker wanneer men het vliegveld niet kan overvliegen (wegens bvb te laag wolkendek), moet men vervoegen bij het "begin van de rugwindbaan", en zeker niet zomaar ergens het circuit binnendringen.
3. Tenslotte moet het gezond verstand eveneens bewegen tot het maken van een "full stop" landing, wanneer de omstandigheden dit lijken aan

te geven, onzekerheid omtrent de positie van andere toestellen, te weinig zicht, terugkerende vliegtuigen, enz.

Als er in de vliegerij iets niet goed lijkt te zitten, moet er geageerd worden. Dit betekent ook dat men zich door een opmerking niet mag gevisieerd of gefrustreerd voelen. Ik las onlangs een quote van een oude gepensioneerde B 747 captain : "**there is no room in aviation for the feel good, be nice, don't rock the boat and don't hurt feelings type of philosophy that permeates to-day's society. If you can't cut it, sorry and good-bye**".

Neem ook dit ter harte !

Toegang clubhuis en vliegveld

Het clubhuis is zeven dagen per week geopend.

Het vliegveld is ook zeven dagen per week open als:

- er een havenmeester aanwezig is.
- de weersomstandigheden het toelaten.
- de militaire overheid het toelaat.

De openingslijd van clubhuis is van 09.00 uur tot 20.00 uur LT.

EBLE is voor iedereen PPR. Clubleden (ook eigenaren van privevliegtuigen), die vanaf EBLE willen vertrekken, reserveren hun vlucht vooraf via het boekingsysteem, zodat de havenmeester op de hoogte is van de geplande vluchten. (PPR) Piloten van bezoekende vliegtuigen melden zich telefonisch aan voor de vlucht. (PPR) Clubleden die van een ander vliegveld naar EBLE vliegen, melden zich ook telefonisch aan of hebben voor vertrek een afspraak gemaakt met de havenmeester over hun aankomsttijd. (PPR)

Indien men voor 09.00 uur wil opstijgen of na 20.00 uur wil landen op EBLE, hangt de toelating af van de mogelijkheid en bereidheid van de havenmeester. Tijdens wekdagen, waarop

de weersomstandigheden te slecht zijn om te vliegen en tijdens de periode wanneer zonsondergang voor 20.00 uur is, kan de havenmeester clubhuis en vliegveld eerder afsluiten. De havenmeester maakt de vroegtijdige sluiting in het reserveringssysteem bekend aan de clubleden.

Van de clubleden verwachten we dat zij bij aankomst op de club, het vliegveld betreden via het clubhuis en dat men niet rechtstreeks naar hangar of andere installatie op het vliegveld gaat. Om controle uit te kunnen oefenen op en om op de hoogte te zijn van de activiteiten die op het vliegveld plaatsvinden, meldt men zich bij aankomst aan bij de havenmeester en maakt men de intenties bekend.

Ook wordt telkens aan de havenmeester toestemming gevraagd om met de auto op het terrein te komen. Alleen op deze manier kan een havenmeester zijn / haar taak goed uitvoeren en u van dienst zijn.

Havenmeester
Geert Lemmens

Schoonhouden van onze vliegtuigen

Het is niet plezierig om een vliegtuig aan te treffen, dat er vies en onverzorgd uitziet.

Zoals blijkt, kost het veel van onze piloten moeite, om het als normaal te gaan ervaren, dat we het vliegtuig na de vlucht netjes achtergelaten moet worden.

Als iedereen zijn / haar verantwoordelijkheid neemt bestaat het poetswerk slechts uit het schoonmaken van datgene, dat tijdens uw vlucht is vies geworden. Dat kan niet veel zijn. Dus is het snel opgelost. Dus geen reden om het niet te doen.

In hangar 6 staat een open kast waar poetsmateriaal in staat. We hebben er alle vertrouwen in dat iedere piloot / leerling-piloot hieraan meewerkt en dat we in 2016 met schone vliegtuigen vliegen.

Namens het bestuur
Geert Lemmens



"Oh Miss! I have a little trash!"

Sanicole en automatisering

Het gebruik van enige vorm van automatisering voor een vliegclub als de onze is tegenwoordig niet meer te vermijden. Voor het registreren van alle gegevens van leden, het bijhouden van de financiële status en verzekeringen van de leden vergt zonder de computer onnodig veel tijd en aandacht. Zo zijn we inmiddels ook allemaal gewend om het reserveren van de vliegtuigen via de computer te regelen.

Dat het daarbij in het verleden (te) vaak fout ging, was ook voor het bestuur meer dan vervelend, reden om sinds enige tijd extra aandacht aan de automatiseringsactiviteiten in het algemeen te besteden.

Sinds kort ben ik bezig om te trachten een tijdslijn uit te zetten waarop de clubactiviteiten welke zijn en/of kunnen worden geautomatiseerd nader worden onderzocht en waar mogelijk verbeterd.

Graag wil ik hieronder enkele zaken nader toelichten:

De pc welke is opgesteld in ons clubhuis was regelmatig defect. Deels werd dit veroorzaakt omdat het systeem volledig "open" was, waardoor verkeerde

software en onnodige wijzigingen in het systeem konden worden ingevoerd.

Sinds kort is deze pc "beveiligd", dat wil zeggen dat de essentiële programmatuur niet meer door onbevoegden kan worden gewijzigd en de leden enkel nog bepaalde programma's kunnen gebruiken zonder invloed op het systeem zelf.

Er zijn nog enkele aanpassingen nodig om een en ander meer gebruiksvriendelijk te maken. Zo dient de Wifi-router op een andere positie in het clubhuis te worden geplaatst, waardoor een beter bereik wordt gerealiseerd. Ook de telefoonlijn waarover de internetverbinding loopt verdient de nodige aandacht.

De programma's welke op dit moment worden gebruikt, zijn allemaal bereikbaar via de web-interface, zoals daar nu zijn:

www.eble.be onze website, waarmee de club zich presenteert naar de buitenwereld.

Deze website is deels verouderd en heeft dringend een upgrade nodig. In

overleg met het bestuur wordt getracht om enkele leden te vinden, die elk hun deelverantwoordelijkheid krijgen om de rubrieken van de website nader te onderzoeken, in een nieuw kader te plaatsen en na overleg in te passen in een nieuwe web omgeving. Het eerste overleg hierover heeft reeds diverse aanpassingen/verbeteringen opgeleverd. Het is immers van groot belang om de informatie welke op de site verschijnt up-to-date te houden (zonder dat dit tot enorme inspanning en tijdsbeslag van de webmasters leidt). Verouderde data op een website is "dodelijk"

<http://www.skyman.lu/eble/Web/>

Ofwel het reserveringssysteem, te vinden via de eble-website/reserveren.

Dit systeem omvat de mogelijkheid om op de club, maar ook thuis via internet, een vliegtuig te reserveren. Ook andere activiteiten, zoals bardienst en havenmeester zijn hierin opgenomen. Inmiddels wordt dit systeem verder uitgebouwd, waardoor alle ledenregistratie (denk aan medical / ratings / verzekeringen / etc.) en ook de financiële ledeninformatie hierin zal zijn opgenomen.

Opfrissen van het geheugen

Voertuigen worden alleen toegestaan op het terrein, na toestemming (op de betreffende dag) van de havenmeester. Ieder clublid meldt zich bij de havenmeester voordat hij / zij het terrein of hangar betreedt.

Als een piloot voor meerdere uren wegvliegt meldt hij / zij de verwachte tijd van terugkeer aan de havenmeester.

Tanken van een vliegtuig / ULM gebeurt alleen op het tankplatform. Het aantal getankte liters brandstof wordt ook in het reisdagboek van clubvliegtuigen genoteerd.

Als de laatste persoon de hangar verlaat doet hij/ zij het licht uit en sluit af.

Vliegtuigeigenaren laten geen olie / accu / oude onderdelen etc. in de hangar achter, maar voeren dat zelf af. Vliegtuigen worden voor de eerste vlucht van de dag gedraaid. In ieder clubvliegtuig bevindt zich een drain tube.

Zonder geldige ELP mag u niet in gecontroleerd luchtruim vliegen en geen buitenlandse vluchten maken. Bij eventuele controle na een vlucht vraagt men naar: geldige vergunning, geldig medisch attest, identiteitsbewijs met foto, reservebril, checklist, manual, recente landkaart, w&b, vluchtvoorbereiding, boorddocumenten, oranje hesje.

Leerling-piloten die solo vliegen moeten de schriftelijke toestemming van de instructeur hebben. Leerling-piloten die radiocontact maken tijdens een solo-navigatie beginnen hun bericht met "SOLO"

Persoonlijk logboek van leerling-piloten moet aan boord zijn. Op navigatievluchten moet er een ondertekend navigatiedocument aan boord zijn.

Het munitiedepot ten zuiden van EBLE mag niet overvlogen worden.

Als Kleine Brogel gesloten is: In het circuit van EBLE 125.525 MHz (Beverlo Radio). Buiten het circuit van EBLE en in CTR /TMA van Kleine Brogel 126.900 MHz

Boven militair oefengebied, waar geen beperkingen gelden, dient ook minimaal 500ft AGL aangehouden te worden. Leopoldsburg en Hechtel worden zo weinig mogelijk overvlogen om geluidsoverlast te beperken.

Denk er nog eens aan !!

Bij lage temperaturen draaien we de propeller 6 tot 8 keer met de hand rond, voordat we de motor starten. (blijf alert)

Na het starten van de motor beperken we het toerental tot 1000 toeren. De motor dient voldoende opgewarmd te worden (zie vlieghandboek) alvorens het toerental te verhogen.

Een vliegtuig wordt op de grond in eerste instantie gestuurd met het

voetenstuur. De snelheid wordt op de grond in eerste instantie geregeld met het vermogen en niet met de remmen. Taxi langzaam en gebruik de stick / yoke in functie van de heersende wind. Probeer tijdens het taxiën de neus van het vliegtuig zo licht mogelijk te houden. Volg de taxi voorschriften. Houd de stick / yoke zo veel mogelijk in de buik als de wind uit het voorste half rond komt.

Tijdens het opstijgen houdt u het vliegtuig in de opstijgrichting met het voetenstuur. Tijdens het opstijgen houdt u de stick / yoke in de wind. De uitslag mag verminderen naar mate de snelheid van het vliegtuig toeneemt. Dikwijls is er net voordat het vliegtuig loskomt van de grond nog wat extra voetenstuur nodig. Een bocht maken we met de rolroeren en corrigeren met het voetenstuur.

Renaat

Al van kindsbeen af droomde ik zoals vele jongens over een job als piloot. Geïnspireerd door feuilletons zoals "Windkracht 10" besloot ik te proberen om vliegenier bij de Belgische Luchtcomponent te worden. Als kind bezocht ik enkele van de airshows, de kamer vol posters, spreekbeurten over vliegen in de school, tijdschriften over vliegtuigen, enz. In de examenperiodes herinnerde een slogan uit de infobrochure van de Belgische Luchtcomponent mij steeds dat ik moest werken voor dat doel: "Wie hoog wil vliegen moet met beide voeten op de grond staan".

De meesten onder jullie weten wel dat piloot bij Defensie worden helemaal niet zo eenvoudig is. Hooikoorts besliste dan ook dat ik nooit aan de knuppel van een Marchetti, F16 of Sea-King,... zou zitten. Desalniettemin besloot ik toch om

Tijdens het uitrollen van een bocht is het mogelijk dat er ook voetenstuur gebruikt moet worden. (balletje) Tijdens de eindnadering maakt u kleine correcties bij voorkeur met het voetenstuur. Tijdens een eindnadering met zijwind houdt u de as van de baan met het voetenstuur.

Tijdens de afronding moet u meestal wat extra voetenstuur geven om het vliegtuig goed op te lijnen met de as van de RWY. Ken de correcte naderingssnelheid en neem die zo vroeg mogelijk in final aan en trim het vliegtuig.

de militaire school (KMS) in Brussel te beginnen. In het laatste jaar van de KMS vatte ik een cursus PPL aan bij BAFA. Ik heb daar echter maar 7 uur gevlogen omdat de thesis iets meer werk met zich meebracht dan ik verwachtte. De vliegroom werd weer op kant geschoven...

Na mijn benoeming als luitenant kwam ik uiteindelijk voor mijn eerste affectatie in het gezellige Leopoldsborg terecht, bij het 18e Bn Logistiek. Ik heb het 2 jaar kunnen uithouden om de kriebels weg te stoppen, telkens de Robin of '170 over onze hangaar vloog. Trouwens, als je op de "26" opstijgt en je vliegt over het eerste gebouw dat je tegenkomt, dan vlieg je recht over mijn bureau!

In oktober '14 besloot ik dan toch om me te komen inschrijven in onze club. Ik kwam al veel te laat toe op de

De oplossingen

- 1) b. Natte sneeuw bevat water wat bij negatieve temperaturen mogelijk onderkoeld is. Dus risico op ijs.
- 2) d. Olie dient voor smering, koeling en afvoeren van afvalstoffen.
- 3) a. Anders is je schroef niet efficiënt om aan lage snelheid een go around in te zetten.
- 4) b. Beide wielen zullen meer weerstand geven, maar je hebt een grotere momentarm t.o.v. het hoofd wiel aan de binnenkant van de bocht. Je draait errond, ground loop.
- 5) c. MF is één van de frequentiebanden waarin NDB's uitzenden. Ze volgt de kromming van de Aarde en is dus niet line of sight

infodag, maar had geluk: ze gingen juist luchtdopen doen. Samen met Josy en Theo (cursusgenoten) konden we genieten van een super vlucht met Hans. De vraag was dan enkel nog waar we onze handtekening moesten zetten!

Ondertussen zijn we bijna aan het einde van onze cursus theorie en hebben enkelen van ons er al wat praktijk op zitten. We hebben een toffe groep en voelen ons al thuis in deze warme club! Via deze weg ook al een woordje van dank aan de verschillende lesgevers en instructeurs die al hun vrije tijd opofferen om ons de knepen van de vliegkunst aan te leren.

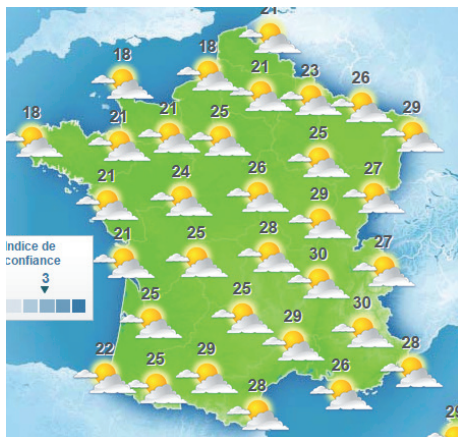
THE SKY IS NOT THE LIMIT!

Renaat



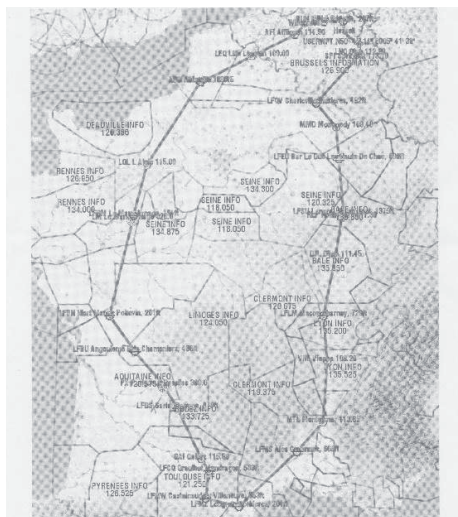
Vliegervaring in Frankrijk

Zoals reeds 4 keren gepland, ook dit jaar weer een weekje weg. Omdat we eens wat meer ervaring wilden opdoen met de PA28, kozen we voor 5 dagen vliegen in ons vertrouwde Frankrijk. Maandag 20/7 vertrekken en vrijdag 24/7 weer terug. De route zoals gepland zou gaan van EBLE – LFOI (tanken en koffie in Abbeville) – LFRM (Le Mans met weer koffie en lunch) – LFBN (Niort voor de eerste tentovernachting). De volgende dag van LFBN over de Dordogne naar LFMW (Lezignan) en vervolgens ten noorden van de Pyreneeën naar LFMZ (Ales) met wederom een nachtje kamperen. Donderdag zou ons dan voeren door de Rhônevallei via LFLM (Macon) naar LFSU (Langres) voor de laatste overnachting. Alles goed uitgezocht, met info over alle velden, tankmogelijkheden, restaurantjes in de buurt, gehele week uitbundig zomerweer met temperaturen tussen 25 en 30 graden en geen enkele aanwijzing voor verandering, alles dus 100%.



Zondag een vliegplan doorgebeld met Brussel met gekozen hoogte naar LFOI FL105 !!

Hoe anders kan het leven van een piloot verlopen.



Maandagmorgen 20/7 thuis vertrokken met blue sky. Aankomend op het veld al meerdere wolken en voordat de tent uit de auto was gehaald zat het plafond onder 1000 voet. Tussen EBLE en LFOI was het volgens alle geraadpleegde meteo-sites (en als je weg wilt bekijken je ze allemaal in de hoop dat er ergens toch wel een bij zit die je gunstig gezind is) kwamen helaas overeen. Het was onmogelijk om vfr



naar Frankrijk te komen. Zelfs onze route in tegengestelde richting ondernemen was onmogelijk. Ook via Duitsland en of Luxemburg was het onmogelijk. Zoals al een jaar eerder moesten we noodgedwongen op het veld (in het clubhuis) overnachten. Dinsdag 21/7 bleek het pas rond 11:00 uur mogelijk om met veel moeite (terecht kunst en vliegwerk) via Lille naar Abbeville te komen. Uiteraard met een aangepast vliegplan op max 1400 voet. Ook het volgende been van Abbeville naar Le Mans bleef het bewolkt en beduidend minder dan voorspeld. Zowel LFOI als LFRM waren zo goed als verlaten.



Met moeite brandstof kunnen tanken, pas na telefonisch contact werd er personeel gevonden om ons te helpen. Na de aankomst in Niort eerst het tentje opgezet en daarna uiteraard aan het bier. Op het veld een alleraardigste ontvangst en samen met de man van de toren onderweg naar een chauffeurscafé voor het diner. Maar eerst nog even langs een van de hangars, waar enkele clubleden gezellig aan de rosé zaten. Als vanzelfsprekend kregen we meerdere keren ons glas gevuld. Geen sprake dus van "stugge, onvriendelijke" Fransen, in tegendeel.

De volgende morgen, woensdag 22/7 uiteraard vol goede moed uit ons tentje gekropen, we zouden immers het prachtige zuiden van Frankrijk gaan bezoeken. Tot onze grote teleurstelling gaf de meteo voor het gehele zuiden Risque d'orages, CB's, TCB's, etc. Wat is wijsheid, we hebben al een dag verloren en willen vliegen !

Besloten om naar het volgens de meteo volledig zonnige Bretagne te vliegen. Via La Baule en Vannes naar Guiscriff LFES, waar we eerder in 2012 zijn geland. Hartelijke ontvangst en zelfs herkenning in het clubhuis. Na de koffie door naar Dinan LFEB voor de nacht.



Langs de gehele kust steeds weer prachtige eilandjes, strandjes en baaien.

Op het veld een restaurantje met bier en een menu met lokale Bretonse specialiteiten. Met name diverse soorten crêpes, gevuld met worst en kruiden. Speciaal en lekker als je hongerig bent.



Donderdag door naar LFSU Langres met een noodzakelijke stop om te tanken. Voorzien was LFEK Joigny, resp. LFLA Auxerre. Echter op het eerste veld volgens navraag geen brandstof en Auxerre zou geheel gesloten zijn. Dus verder gezocht en het wordt Montargis LFEM, met brandstofvoorziening tussen 12:00 en 15:30. Bij aankomst treffen we een geheel verlaten veld, weliswaar met pomp, maar zonder bediening. Ook de vermelde telefoonnummers werden niet beantwoord.

In het dorpscafé werd onze vraag om hulp met meer dan enthousiasme beantwoord. De bazin heeft wel 20 nummers gebeld, tot en met de burgemeester toe. Ze voelde zich bijna verantwoordelijk voor het feit dat de vermelding in de AIP France niet overeenstemde met de lokale werkelijkheid. Na terugkeer op het veld was er dus wel degelijk iemand aan de pomp. Het was intussen 15:00 uur en tijd voor ons om (met volle tanks) te vertrekken naar Langres.

Na het taxiën naar het begin van de piste voelde Rob enige onregelmatigheid bij het neuswiel. Dus gestopt, motor stilgelegd en kijken.



Wat nu?

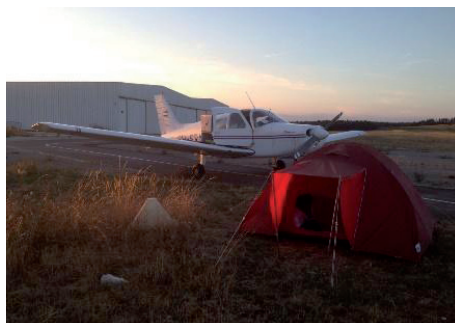
Teruggelopen naar het clubhuis en om hulp gevraagd. Onze brandstofman direct in de auto en kijken wat er mogelijk was. In de lokale hangar waren op dat moment gelukkig enkele technische clubleden aan het werk en was er voldoende gereedschap aanwezig. Dus wiel eraf en op zoek naar bandenfirma's in de omgeving. Gelukkig kon op het tweede adres de binnenband worden geplakt en na uitvoerige controle kon het wiel weer worden gemonteerd.



Met vele uren vertraging dus HEEEEEEEL voorzichtig naar de piste en op weg naar LFSU Langres voor onze laatste Franse maaltijd en overnachting.

Ook nu weer een vrijwel verlaten veld, met enkel enkele ULM's uit Straatsburg. Zij wilden ook overnachten en brachten

een eigen bestelbusje met BBQ, eten en drinken mee. Ze waren bezig met een Tour de France, maar hadden ook hun plan volledig moeten omgooien i.v.m. het weer. Voor ons weer het vaste patroon, tentje opzetten en op zoek naar een maaltijd en bier.



In het dorp Rolampont een herberg gevonden, maar volgens de bediening geen mogelijkheid om te eten, al het brood was op. Wel stond er op het plein een pizzawagen, maar deze had net de oven uitgeschakeld (het was intussen 22:00 uur). Terug naar de herberg en na enig aandringen een kaasplank (zonder brood) besteld en dan ook volledig leeggegeten. Terug naar het veld, waar we nog enkele glazen rosé hebben gedronken met onze collega's uit Strassbourg.



Vrijdagmorgen naar Charleville Mezieres. Het is onbegrijpelijk dat een dergelijk groot veld met enorme asfaltbaan zo verlaten kan zijn. Er werd wel geïnvesteerd in vernieuwing van asfalt op de taxibaan en parkeerplaatsen, maar verder niets. Gelukkig zagen we een aantal personen actief op een nabijgelegen tennisveld, waar dus ook koffie aanwezig bleek. Na het afwerken van de administratie van de gehele week, konden we met vluchtplan op FL55 terugvliegen naar ons vertrouwde EBLE.

De week zat er op. Totaal anders gelopen dan gedacht, maar desondanks heel veel ervaring opgedaan en erg genoten van onze tocht. En dus weer denken aan volgend jaar.

Rob en Cees

Agenda 2015/2016

Zaterdag 19 dec 2015

Winter BBQ / Doellandingen

21 t/m 25 dec 2015

Clubhuis /vliegveld gesloten

26 dec. 2015

Clubhuis en vliegveld open (jagers)

27 t/m 1 januari 2016

Clubhuis en vliegveld gesloten

1 januari 2016

Clubhuis en vliegveld gesloten.

10 januari 2016

Nieuwjaarsreceptie 17.00 – 21.00 uur

13 februari 2016

Havenmeesters/instr. vergadering

20 februari 2016

Pilotenvergadering

18 februari 2016

Social Event

26 februari 2016

Excursie Geilenkirchen AWACS of Florennes

Begin maart 2016

2/3 lessen over SkyDemon

26 maart 2016

Fly Over

8 of 15 april 2016

Excursie

21 april 2016

Social Event

April/mei 2016

Algemene leden-/jaarvergadering

29 april tot 5 mei 2016

Bantheville vliegweek

16 juni 2016

Social Event

21 juni 2016

Rally

25 juni 2016

Fly Over

17, 18 en 19 juni 2016

Langste dag Bantheville

1, 2 en 3 juli 2016

Experimental days

18 augustus 2016

Social Event

Vanaf 5 september 2016

Opbouwweek voor de Airshow

9 september 2016

Sunset Show

11 september 2016

Airshow

Vanaf 15 september 2016

Afbouwweek na de airshow

24 september 2016

Fly Over

September 2016

Clubuitstap Gilbert

20 oktober 2016

Social Event

17 december 2016

Fly Over

17 december 2016

WinterBBQ

Inhoudiging van de Thunderstreak van Aeroclub Sanicole

Initiatiefnemer, ceremoniemeester en stuwende kracht achter dit gebeuren, Armand Bussé, geeft de inleiding met een hulde aan de belangrijkste personen en feiten die er voor zorgden dat dit vliegtuig hier terecht kwam. Hoe het hersteld en opgesmukt werd om in zijn huidige staat als waardige "gatewatcher" te fungeren. Dan introduceert hij mij als spreker.

Jan Mannaerts, ook ex-Thunderstreak-piloot en ik onthullen samen de Thunderstreak die door een Belgische vlag bedekt was.

Geachte Genodigden, Bestuur en Leden van Sanicole.

Dank aan al degenen die er voor zorgden dat dit vliegtuig op deze plaats terecht kwam en hier onderhouden wordt.

Dank voor de gelegenheid die u me hier biedt om het blazoen van dit fijne vliegtuig even op te poetsen.

Ik ben blij dat ik dit kan doen voor u, geacht publiek, en in het bijzijn van één mijner ex-collega's, Jan Mannaerts, die ook op dit type toestel gevlogen heeft. En die (hoop ik) hetgeen ik hier ga zeggen, straks zal willen bevestigen en aanvullen.



De F84F REPUBLIC THUNDERSTREAK en ik.

Ik heb vijf jaar op de F84F gevlogen, van 1956 tot 1961, en maakte er een duizendtal vliegreuen mee.

En o.a. mijn deelname aan het luchtdéfilé bij de inhoudiging van de Wereldtentoonstelling in Brussel (jaar 1958) gebeurde met deze "FU177" over het Atomium.

Ik maakte eveneens deel uit van de eerste groep instructeurs die de Belgische piloten moest opleiden om

nucleaire bommen af te werpen. Dat gebeurde eerst op de Streak en vijf jaar later op de Starfighter.

Historiek.

De Streak werd in België gedurende 16 jaar gebruikt. Van 1956 tot 1972. Er werden ongeveer 200 toestellen afgeleverd aan zes SQUADRONS. Eerst aan 3 SQUADRONS van Florennes en dan aan 3 van Kleine Brogel.

Waarom heeft dit vliegtuig deze kleuren?

In die periode waren de meeste Amerikaanse militaire toestellen niet geverfd. Het aluminium werd eventueel iets opgepoetst "and that was it". De rode kleuren werden op dit toestel aangebracht omdat een deel van deze vliegtuigen rechtstreeks van de fabrieken in de VSA overgevlogen werd naar België. Dit gebeurde via de Noordelijke route met eventueel tussenlandingen in Canada, IJsland en Groenland.

In geval van crash in de sneeuw wilde men vliegtuig en piloot gemakkelijker terugvinden dank zij de rode kleuren op het aluminium. Zohaast de vliegtuigen in België geland waren stonden wij ze op te wachten. Vooral in mijn 2e smaldeel met de rode komeet als kenteken waren de rode kleuren welkom en hebben we zo lang mogelijk met dit kleedje gevlogen.

Wat was nog nooit gezien in de Belgische Luchtmacht toen de Thunderstreak F84F zijn intrede deed ?

1. Hij was het eerste SUPERSONISCHE vliegtuig van onze Luchtmacht. Ook het eerste toestel met pijlvleugels (swept back wings) wat de toen geldende techniek was om vliegtuigen de mogelijkheid te geven om sneller dan de geluidssnelheid te vliegen.
2. Hij was als eerste uitgerust om Nucleaire wapens te droppen. HABS (High Altitude Bombing System) en LABS (Low Altitude Bombing System). Ik geef een korte uitleg om de praktische uitvoering van deze manoeuvres te verklaren.

3. Hij was de eerste vlieger waarvan alle stuurvlakken (voor pitch, roll en yaw) door hydraulische servo's bediend werden en waarbij een "artificial feeling" geïnstalleerd was om de piloot een gevoel, een "feedback" te geven van de aerodynamische krachten op de sturen.
4. Het was het eerste vliegtuig met spoilers op de bovenkant van de vleugels die de draagkracht "lift" van één vleugel verminderen bij het gebruik van de ailerons om sneller te kunnen rollen.
5. Het was het eerste toestel met IFF (Identification Friend or Foe). Dit was toen nog een geheim systeem. Het was de voorloper van de transponder die nu in alle vliegtuigen gebruikt wordt om bijkomende gegevens op de radarschermen te toveren. Op het instrumentenbord stond een "destruct switch", die we manueel moesten aanzetten alvorens de schietstoel te gebruiken, om aldus de IFF-doos te vernietigen. Dit om te voorkomen dat de Sovjets het IFF toestel ongeschonden konden terugvinden.
6. Het was het eerste vliegtuig dat was uitgerust voor "GROUND DIRECTED BOMBING met MSQ1" (Radio-geleiding door een commandopost op de grond om precisie-bombing uit te voeren). Het vliegtuig bezat daarvoor een speciaal instrument in de cockpit en we deden oefeningen met dit systeem op 30.000 ft in de buurt van het toenmalige "ijzeren gordijn" tussen Oost- en West-Europa.
7. Eerste toestel dat LIQUID OXYGEN (vloeibare zuurstof) gebruikte voor de ademhaling van de piloot, wat de beschikbare hoeveelheid geweldig verhoogde. Op de basis van Florennes was er een grote installatie gebouwd om ter plaatse zuurstof uit de lucht te halen en deze via koeling vloeibaar te maken. Alvorens die zuurstof in het masker van de piloot terecht kwam werd ze natuurlijk in het vliegtuig terug opgewarmd en gasvormig gemaakt.
8. Het was het eerste vliegtuig met intrekbare luchtfilters (retractable screens) in de inlaat. Dit ter voorkoming van motorschade bij

botsingen met vogels of opzuigen van steentjes tijdens de taxi. De piloot zette deze screens open of dicht met een schakelaar, zoals voorgeschreven in de checklist.

9. First with DRAG CHUTE (Remvalscherf). Om de landingsrol te verkorten. Ik heb deze "nieuwe methode" mogen demonstreren aan de toenmalige koning Boudewijn.
10. Niet "eerste" maar ook vermeldenswaardig: Hij kon ATO (Raketten onder de romp) gebruiken om de OPSTIJGAFSTAND drastisch te verkorten.



Algemene eigenschappen van de Streak.

Op zich was het een vliegtuig dat met zeer weinig spierkracht zeer vlot kon bestuurd worden. Dit gold vooral voor de eerste toestellen. Omdat dit voor de jonge ontstuurige pilootjes soms tot overcorrecties en gevaarlijke oscillaties leidde werden de veren van de artificial feeling, die de piloot het vlieggevoel verschaften, later versterkt zodat het toestel zwaarder aanvoelde maar uiteindelijk ook stabiel werd.

De Streak had de reputatie zeer zwaar en underpowered te zijn. Men vroeg zich af of men gewapend beton gebruikt had bij de constructie? Antwoord: Neen want dan zou hij niet zwaar genoeg geweest zijn!

Zeker op het einde van zijn levensloop was dit het geval omdat men toen de Streak ging vergelijken met nieuwere toestellen zoals de F104 Starfighter en de Mirage V. En omdat de F84F toen meestal gevlogen werd met maximum lading en met zeer veel fuel aan boord voor de bomber-training.

Kijk naar het Leeggewicht 5 ton, en het Maximum toegelaten gewicht, 10,6 ton (meer dan het dubbele). Maar wie de kans had met een "clean" toestel te vliegen, zonder bommen

of uitwendige mazouttanks, zoals hij hier staat, had een formidabel en zeer plezierig speelgoed in de hand. "The rate of climb was then 10.000ft per minute"!

Hoe verliep de overgang van de Thunderjet naar de Thunderstreak in België?

De aanvoer van de nieuwe vliegtuigen ging minder vlot dan gepland. De oude Thunderjets werden uit België weggehaald. En wegens onvoorziene problemen in de productielijnen van de Thunderstreaks kwam onder andere mijn smaldeel zonder vliegtuigen te zitten. Dit was toen het 2e Squadron van de 2e Wing in Florennes.

In de 13e Wing van Brustem had men te veel Meteors (tweemotorige straaljagers) en te weinig piloten. Dus verhuisde ons ganse smaldeel van Florennes naar Brustem. Daar opereerden we gedurende 9 maanden op de in Engeland gebouwde Meteor 8. En toen we terugkeerden in Florennes stond de Flight Line vol met een tiental van deze spiksplinternieuwe blinkende bijoukes.

Als laatste punt: De keerzijde van de medaille.

Het was niet alles "rozengeur en maneschijn" tijdens de Thunderstreakjaren. Want helaas zijn ook 29 onzer collega's tijdens de trainingsvluchten op de Belgische F84F's overleden.

De voornaamste redenen: De techniek van al dat moois stond nog niet zo goed op punt als tegenwoordig.

Motoren vielen dikwijler stil of ontploften. Collega Jan vertelde zojuist nog in geuren en kleuren hoe hij als leider van een patrouille zijn medevlieger zag crashen vlakbij dit vliegveld. Het was een "geslaagde" noodlanding, in zoverre dat de piloot ongedeerd was, maar het vliegtuig "total loss".

Stuurorganen faalden soms. De veiligheidsregels waren minder strikt en werden op alle echelons minder goed opgevolgd dan heden ten dage. De schietstoelen hadden nog lang de huidige perfectie niet bereikt.

Maar daar stonden wij jonge piloten niet lang bij stil. We hadden ook veel meer vrijheid (om al eens buiten de lijntjes te kleuren).

En onze oversten beschikten nog niet over de huidige mogelijkheden van vluchttopvolging en vluchtregistratie.

Pluspunt: er waren toch 23 collega's die zich met die "niet perfecte schietstoel" uit een neerstortende Thunderstreak wisten te redden.



Besluit.

Onthou vooral de hoofdboodschap die mijn collega Jan en ikzelf u deze avond willen meegeven: De THUNDERSTREAK was een zeer aangenaam en nuttig vliegtuig tijdens een belangrijk deel van onze pilotencarrière en van de peace-keeping in Europa.

Dank u!



Armand zorgt nog voor een fijne huldiging van mijn echtgenote en van mezelf dit alles tesamen met zijn vriendin die instaat voor de fotoreportage.

En de avond wordt afgesloten met een gezellig "natje en een droogje" waarvan alle aanwezige clubleden en genodigden samen met drie generaties Buekenberghs-Plees-Borremans ten zeerste genoten hebben.

Dank aan de talrijke personen ("koe-koe" ook aan de onmisbare GEERT LEMMENS natuurlijk) die op één of andere manier meewerkten aan het welslagen van dit evenement.

Piet en Georgette Tamborijn-Simon

De Airshow

De 38e Internationale Sanicole Airshow behoort alweer tot het verleden. Ik weet dat ik dit al meermaals in het verleden gezegd en geschreven heb, maar nooit zo gemeend als nu. Beter dan hetgeen we dit jaar in de lucht hebben laten zien zal het echt nooit worden. 4 nationale militaire demo teams hebben en er maar 2 kunnen laten vliegen op vrijdag bijvoorbeeld is eigenlijk surrealistisch. Ik denk dat het



ook echt niet arrogant is om te zeggen dat voor vliegtuigliefhebbers over heel de wereld Sanicole dit jaar de show was die ze moesten gezien hebben. Bewijs hiervan is dat we bezoekers mochten ontvangen uit Japan, Mexico, Portugal, Italië, Taiwan, Amerika, India, Hongarije, Hong-Kong, Finland, Canada, ...

We hebben ons dit jaar onderscheiden in de lucht door een geweldige line-up, maar ook met hetgeen we met deze line-up gedaan hebben. Met de droom die ik in het voorjaar had om de 4 leaders van de teams te kunnen laten samenvliegen denk ik dat we iets gebracht hebben dat weinigen mogelijk achtten.



Het was dit jaar de show van enerzijds de records: grootste sanicole opkomst ooit, beste programma ooit, ... maar aan de andere kant ook het jaar van de limieten. We moeten op zondag niet meer volk willen hebben, want dit was de limiet, zowel naar handling, publieksterrein, VIP, ...

De uitdaging voor de toekomst ligt erin om binnen hetgeen we dit jaar op zondag getoond hebben te consolideren en het comfort voor zowel de organisatie als de bezoekers te vergroten. Er is wel zeker nog een

groeimarge voor onze sunset show op vrijdag die dit jaar een echte boost gekend heeft, maar wel binnen de limieten die we dit jaar ervaren hebben.

We waren dit jaar terug in Sanicole na het jaar van de BAFD, maar dat jaar in Kleine Brogel is voor iedereen een verrijking geweest, waar onze samenwerking met Kleine Brogel alleen maar sterker en beter is uitgekomen en dat is dit jaar eens te meer gebleken dat de tandem Sanicole-Kleine Brogel een fantastische tandem is die niet zonder mekaar kan.



Ook is dit jaar des te meer gebleken dat Sanicole een enorme goodwill heeft opgebouwd binnen de regio. Zowel vanuit de naburige gemeentes, de provincie, het Kamp van Beverlo, ... hebben we langs alle kanten de steun en support gekregen die we nodig hadden. Er is niet de minste klacht gekomen van mensen die tegen ons event opkeken, integendeel. We hebben nog nooit zoveel groepen uit de buurt gehad die meegewerkt hebben aan dit event: de karnavalsvereniging uit Hechtel, de chiro en scouts, de moni's, de harmonie, de motoclub, de school uit Heusden met haar richting veiligheid, ...

Sanicole is uitgegroeid tot een evenement dat gedragen wordt door de hele regio en dat moeten we koesteren, behouden en waar nodig uitbouwen, want dat is onbetaalbaar. Niet alleen voor de show op zich maar misschien nog meer voor de vliegclub.



Als ik in de periode van de show rond mij keek hoeveel sympathisanten Sanicole een warm hart toedragen en ons gesteund hebben, ondanks dat ze

niet rechtstreeks betrokken zijn bij de club, is dat iets om fier op te zijn en aan hun allemaal te zeggen, heel hartelijk bedankt voor het meehelpen en organiseren aan onze show.



Ik herhaal dat we ernaar moeten streven om meer comfort in te bouwen in onze organisatie dat iedereen ten goede zal komen om de krappe bezetting die we dit jaar op sommige posten hadden te verbeteren en de tekorten, zeker na afloop van de show weg te werken, want daar zijn we ons meer dan ooit bewust van.



Daarom willen we ook vragen als jullie werkpunten of feedback hebben voor ons om mee te nemen in de toekomst die zeker aan ons door te geven, zodat we daar werk van kunnen maken. En ik wil tot slot ook een oproep doen, als er mensen zijn die graag meer verantwoordelijkheid binnen onze organisatie willen opnemen dat we daar zeker nam op zoek zijn juist om dat comfort te verhogen.



Aan iedereen die deze show heeft mogelijk gemaakt, mede namens mijn kernteam, nogmaals heel hartelijk bedankt voor jullie inzet en toewijding. We hopen volgend jaar op 9 en 11 september 2016 opnieuw op jullie steun te mogen rekenen.

Bedankt!