

# Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Zestiende jaargang  
MAART 2017

54



## Woord van de voorzitter...

De lentekriebels zijn er weer terug en de motoren beginnen weer zachtjes te ronken op ons vliegveld.

In de winter heeft de club niet stilgestaan en er is aan een aantal zaken hard gewerkt en met een goed resultaat. De nieuwe tankinstallatie is een feit en daar hebben een aantal mensen hard aan gewerkt en met een prachtig resultaat. Dank aan het team geleid door Armand dat dit gerealiseerd heeft.

Aan de andere kant blijft de vloot een aandachtspunt voor het bestuur. Enerzijds zijn er de eigen clubtoestellen en anderzijds de gehuurde Diamond. Bij de eerste groep wordt onderzocht welke de beste toestellen voor de clubvloot zijn, bij de Diamond wordt gekeken naar de meest haalbare manier om het contract te verlengen in dialoog met de verhuurders. Een belangrijke taak voor de toekomst waar ons instructieteam en Luc de schouders onder zetten.

De traditie van de social events op de donderdagavond wordt met succes verder gezet en we kijken al uit naar de volgende sprekers. Het zijn ook belangrijke ontmoetingsmomenten, al is het natuurlijk ook goed om op informatieve en inhoudelijke vergaderingen zoveel mogelijk clubleden te zien. Misschien dringt zich op termijn een combinatie van die twee op, namelijk de koppeling van een kort informatief moment aan het social event.

Ook de bezoeken van buitenstaanders aan onze club krijgen iets meer succes. Het is een belangrijk pr moment voor de club, vooral naar de omgeving toe. Vandaar dat het belangrijk is dat wie dan aanwezig kan zijn om de gasten te woord staan, dat doet zoals een aantal van ons dat al zo overtuigend gedaan hebben.

Qua PR is de werkgroep geleid door Wim ook actief bezig om de experimental days voor te bereiden van 30 juni, 1 e 2 juli. Die dagen zullen EFLEVA days gaan heten, omdat de zelfbouwers en andere groepen piloten zich Europees gebundeld hebben in EFLEVA waar ook onze club in de schoot van VVMV deel van uitmaakt. Het kan een schaalvergroting tot gevolg hebben en zeker een internationaler gezelschap.

Ook de werkgroep airshow onder leiding van Geoffrey is er hard tegenaan aan het gaan met het voorbereiden van de 40ste editie. Je kan op de site volgen wat er al bevestigd is en dat is op mijn zachtst gezegd overweldigend. Houd de datum in je agenda vrij want we moeten met zijn allen vele gasten ontvangen! (8 en 10 september).

Voor het overige wensen wij iedereen prettige vliegreuen toe en veel vriendschap binnen de club, want het is meer de gezonde interesse en het respect voor mekaar dat ons als club laat functioneren dan de regeltjes.

Keep it safe and enjoy!

Nicole Plees  
Voorzitter



Bij de cover: Pilatus PC-21

## Inhoud

- 2) Woord van de voorzitter
- 3) Vragen Fly-over  
Agenda  
Clubnieuws
- 4) Sanicole airshow - verzekering
- 5) Pilotenvergadering
- 8) Karel 80  
Clubnieuws
- 9) Vernieuwd Tankstation EBLE
- 10) Reis naar Scandinavië
- 11) Oplossingen

### Redactie:

Cees van den Hoek, Geert Lemmens,  
Hilde Blarinckx, Rob van Espen, Wouter  
Verlinden

### 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)

## 5 vragen voor de Fly-over

De antwoorden vindt u op pagina 11

1. Je stijgt op en vliegt op 300 ft door een zwerm vogels. De motor valt stil. Wat doe je?

- A) Met de starter meteen de motor herstarten
- B) Magneto's af en terug naar both
- C) Heater uittrekken
- D) Primer uittrekken

2. Je vliegt met een sportvliegtuig met een boxermotor met carburator en magneto's. Je krijgt een volledig elektrisch defect in vlucht. Welk risico loop je niet?

- A) Dat de controleur je mode S info niet meer ontvangt
- B) Dat de motor uitvalt
- C) Dat de intercom uitvalt
- D) Dat sommige gyroscopen niet meer bruikbaar zijn

3. ATS vraagt je uit te kijken naar een groep mensen in nood. Op de grond neem je de letter Y waar, uitgelegd met stenen. Dit betekent:

- A) We hebben medische hulp nodig
- B) Hier kwamen beide groepen overlevenden samen
- C) Hulp is niet langer vereist
- D) Ja

4. Welk instrument is onderhevig aan schijnbare drift?

- A) Richtingsgyroscop
- B) Fuel flow
- C) kompas
- D) Dit begrip heeft niets met de werking van een instrument te maken

5. Je neemt over de volledige breedte van de hemel ci en cs wolken waar. Dit wijst op:

- A) Een buienlijn in aantocht
- B) Een koud front in aantocht
- C) U bevindt zich waarschijnlijk in de warme sector
- D) Een warm front in aantocht

## Agenda 2017

20 april 2017

Social Event - Alg. ledenvergadering

1 - 6 mei 2017

Vliegweek Bantheville

20 mei 2017

Vliegrally vanaf 10.00 uur

20 mei 2017

Vliegrally BBQ vanaf 18.00 uur

4 juni 2017

Uitstap leerling-piloten

15 juni 2017

Social Event - 20.00 uur

16, 17 en 18 juni 2017

Langste dag Bantheville

24 juni 2017

Fly Over

30 juni, 1 en 2 juli 2017

Fly-in Eflava (Experimental days)

8 september 2017

Sunset Airshow

10 september 2017

Int. Sanicole Airshow

24 september 2017

Uitstap Gilbert

30 september 2017

Fly Over

7 oktober 2017

Infodag Sanicole - 14.00 uur

14 oktober 2017

Helpersfeest Airshow - 19.00 uur

15 oktober 2017

Oriëntatieloop

19 oktober 2017

Social Event - 20.00 uur

16 december 2017

Fly Over + Winter BBQ

## Clubnieuws

### Veiligheidsoefening

8 april 2017 is de jaarlijkse veiligheidsoefening op Sanicole.

De oefening duurt van 09.30 tot 12.00 uur.

Wij stellen het ten zeerste op prijs dat u aanwezig bent.

1. Verhoogt uw en onze veiligheid
2. Stimulans voor de organisatie
3. Stimuleert de externe inspecteurs

Indien u verhinderd bent laat u het dan even weten.

victor.mardaga@skynet.be

figeert@live.nl

### Nationale luchtvaartdag

22 april 2017 is de nationale luchtvaartdag.

Alle Belgische vliegclubs ontvangen luchtvaarthousiaten. Wij dus ook!

Wij vragen u om op de club, als ambassadeur aanwezig te zijn en bezoekers rond te leiden en te informeren.

Natuurlijk mag het vliegen er niet aan ontbreken. Laten we die dag samen zorgen voor veel vliegbewegingen.

Dan is het voor iedereen een extra fijne dag.



## Sanicole Airshow - verzekering

Sommige leden hebben hun ongerustheid geuit over de mogelijke gevolgen van een zwaar schadegeval tijdens de air show. Zij stellen zich de vraag of, in het geval dat de schade veel groter zou uitvallen dan de dekking door de verzekering, de mogelijkheid bestaat dat de rechter de leden mede aansprakelijk zou kunnen stellen, en hen dus veroordelen om mee te betalen voor de vergoeding van de schade.

Meestal wordt dan verwezen naar het bekende scenario van Aalst, waar enkele jaren geleden (2004) een praalwagen van de carnaval, tijdens de stalling in een loods vuur vatte, en aanzienlijke schade berokkende. De praalwagen werd gebouwd door een groepje van een dertigtal vrienden, die zich hadden verenigd in een los verband zonder rechtspersoonlijkheid. Zij waren dus de gebruikers en feitelijke eigenaars van de praalwagen en de trekker. De leden van de vereniging, eigenaar(s) van deze praalwagen, zijn uiteindelijk na een lange juridische procedure, veroordeeld om persoonlijk de schade te vergoeden.

Er is echter meteen een belangrijke opmerking te maken bij het voorval in Aalst: enerzijds het feit dat de vereniging geen rechtspersoonlijkheid had, en anderzijds het feit dat de bedoelde praalwagen met trekker enkel was verzekerd voor de optocht tijdens de carnavalstoet, en voor de verplaatsingen van en naar de stallingsplaats, maar niet tijdens de stalling. Op het tijdstip van het voorval was de wagen dus niet verzekerd, hetgeen door de rechter als een nalatigheid werd aanzien, en vandaar dat hij de eigenaars aansprakelijk heeft gesteld.

Wat betreft de Sanicole Air Show wordt bevestigd dat deze wel degelijk verzekerd is, voor eventuele schadegevallen. Het is namelijk zo dat twee ministeries hun toestemming moeten geven om een air show te organiseren. Enerzijds moet de FOD Mobiliteit (alias het Ministerie van Transport), waartoe het Directoraat Generaal Luchtvaart behoort, de toestemming verlenen om een luchtshow te organiseren in het Belgische luchtruim.

Anderzijds is er het Ministerie van Defensie, eigenaar van het terrein waar de show georganiseerd wordt, en tevens deelnemer aan de show. Beide ministeries eisen dat er een minimale dekking wordt gegarandeerd door de verzekering. In de realiteit is de dekking steeds hoger dan het minimum dat de ministeries eisen.

Dit betekent toch dat men hier niet meteen een verwijt zou kunnen maken aan de club voor onvoldoende dekking, gezien de juridische diensten van beide ministeries er voorafgaand hun goedkeuring voor hebben gegeven. We kunnen dus besluiten dat het erg onwaarschijnlijk is dat de leden van onze vliegclub bij een schadegeval aansprakelijk gesteld zouden worden. De ongerustheid van sommige leden lijkt dan ook ongegrond, en we blijven uiteraard rekenen op de enthousiaste steun van onze leden om dit bijzonder evenement, dit jaar voor de 40ste keer, mogelijk te maken. Een ander element is dat in de groep van vrijwilligers de leden van vzw Sanicole maar 1/5 uitmaken en dat het betoog hierboven geldt voor al onze vrijwillige helpers. Bovendien werken we met een ervaren team, dat er alles aan doet om catastrofes te voorkomen.



Op zaterdag 18 februari greep onze pilotenvergadering plaats. Zij wordt georganiseerd volgens behoefte, maar minstens één maal per jaar.

Spijtig is de opkomst meestal vrij zwak, en dat was ook nu weer het geval (circa 25 piloten). Nochtans worden er meestal wetenswaardige dingen verteld, en is er uiteraard gelegenheid om allerlei vragen te stellen of samen dingen op te helderen.

Op de agenda stond er ook dit keer weer het punt "flight safety", met een terugblik op het afgelopen jaar, en een woordje over de dingen die we in 2017 mogen verwachten. Onder meer werd, na de uitgebreide briefing van vorig jaar, nogmaals herinnerd aan de wettelijke verplichting die op ons allen rust, om alle feiten en gebeurtenissen die een impact kunnen hebben op vliegveiligheid, aan de overheid te melden. (Ref.: EU I/R 376/2014 obligation of all crew to report safety occurrences, DGLV Cir/MAS 01 ) Dit doet men wellicht best via de vliegveiligheidsverantwoordelijke van de club.

Tijdens de vragenperiode aan het einde van de pilotenvergadering werd met enige verbazing vernomen, dat het reeds is voorgekomen dat een C130 in de buurt van

Sanicole rondvliegt, terwijl de basis Kleine Brogel gesloten is. Dit is uiteraard een verontrustende situatie, want als KB niet actief is bevinden wij ons in "ongecontroleerd gebied". De vliegveldoverste kan niet weten dat er C130 of andere vliegactiviteiten plaatsgrijpen. Keert een piloot terug van een landing op een ander vliegveld, verneemt hij van Brussels Info dat KB gesloten is. Hij kan dus toch totaal onverwacht geconfronteerd worden met een C130 in de omgeving van Sanicole.

Dit kan zeer duidelijk een risicovolle situatie zijn, en MOET VERPLICHT WORDEN GEMELD, zodat men de procedures kan aanpassen om deze omstandigheden te vermijden! Helaas is dit niet gebeurd, als dit voorval nu nog wordt gemeld, maakt de club zich hopeloos belachelijk, daar alle precieze details (positie, hoogte, tijdstip e.d.) ontbreken. Bovendien is de wettelijk vastgestelde termijn voor deze meldingen maximum 72 uur.

Vliegveiligheid is een zaak van iedereen die bij de vliegerij is betrokken (piloten, technici, verkeersleiders, etc.), en het moet een permanente zorg zijn, een algemene cultuur. Hopelijk zal dit voorbeeld een stimulans zijn om de meldingsplicht ernstig te nemen.

## Raymond's Aircraft Restoration bvba

Maintenance - Antique & Classic Restoration  
Wood & Fabric Work -Sales

EASA approved maintenance shop

# www.rar.be

R.A.R. bvba  
Antwerp Airport  
Luchthavenlei 1, bus 52  
2100 Deurne - Belgium  
Phone & Fax: +32 (0) 3 321 13 17  
Mobile: +32 (0) 495 54 88 50  
E-mail: raymond.cuyper@rar.be





# Pilotenvergadering - huishoudelijk reglement

Het huishoudelijk reglement (HR) heeft tot doel de wijze te omschrijven waarop wij in onze club samen onze hobby bedrijven. Het gaat over bestuur, lidmaatschap, operationele, logistieke en infrastructuur aspecten. Het is een "levend document", en werd eind vorig jaar nog lichtjes aangepast.

Er werden enkele vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over de inhoud van het HR, en op de pilotenvergadering werd afgesproken deze punten in de "Fly Over" te bespreken.

## 1. Waarom deze (te) lange sluitingstijd van de club rond het jaareinde?

Doordat Kerstdag en Nieuwjaar dit keer op Zondag vielen was de sluitingsperiode wel degelijk vrij lang. Voor de komende jaren zal dit aandachtig worden bekeken, en tijdig worden gecommuniceerd. Er is echterwel behoefte aan enkele werkdagen zonder vliegactiviteit, om het jaar administratief correct te kunnen afsluiten (Inventaris, ..etc.).

## 2. Waarom ACRO lessen van Eddy Kerkhofs op EBZH en niet op EBLE?

Het werd reeds uitgelegd dat op de lijst van toegelaten luchtarbeid voor onze club ACRO les niet voorkomt. Bijgevolg kunnen leerlingen die vanaf EBLE ACRO lessen volgen, deze niet in hun logboek inschrijven. Het is afwachten tot de richtlijnen voor de DTO verschijnen. Dan zal onze club nagaan welke de voorwaarden zijn om diverse activiteiten te mogen uitvoeren. Kiewit is reeds overgestapt naar de nieuwe EASA structuur (ATO), en heeft o.m. Training ACRO als activiteit opgenomen.

## 3. Onderhoudsactiviteiten op vliegtuigen in de club.

Mits toelating van het clubbestuur kunnen bepaalde interventies wel in de installaties van de club gebeuren. Maar enige voorzichtigheid is hier geboden, zodat het

reglementair kader hieromtrent wordt gerespecteerd, opdat er geen klachten zouden worden ingediend wegens "geen goedgekeurd atelier", of "interventies door onbevoegde technikers", etc.

## 4. Huurovereenkomst van standplaats in de loods voor één volledig jaar.

Deze algemene regel dient te worden behouden. Hij beoogt zowel de administratieve last te verminderen als mogelijk verlies voor de club te voorkomen. Uiteraard, wanneer er een overname is van standplaats zonder nadeel voor de club, kan dit door het clubbestuur worden goedgekeurd.

## 5. Verplaatsing van een privé toestel in de loods door onbevoegden.

Uiteraard wil de club alles doen om schade aan vliegtuigen te voorkomen. Eigenaars hebben het recht om te eisen om steeds zelf hun toestel te verplaatsen. Vanzelfsprekend moeten ze dan ook beschikbaar zijn, wanneer een verplaatsing noodzakelijk is, maar het moet werkbaar blijven.

## 6. Het verbod om elektrische toestellen in de loods te laten aan staan zonder toezicht.

Het is mogelijk om van het bestuur een afwijking te bekomen, mits het gebruik van bvb. CEE gekeurde druppelladers (niet om het even welk toestel).

Bij een volgende aanpassing van het HR zal de tekst in deze zin worden herzien. Verder werd er nog gesproken over de diverse activiteiten door de club gepland, over het strikte verbod om nog olie of andere brandbare stoffen op te slaan in de loods (milieu en brandrisico) en over de nieuwe dubbele brandstofpomp voor verdeling van AVGAS en MOGAS.

De afwezigen hadden nogmaals ongelijk!

# Pilotenvergadering - extra info

*Rob van Espen*

In de afgelopen pilotenvergadering werden verschillende zaken onder de aandacht gebracht die voor ons, vliegende leden, wel belangrijk zijn. Ik wil twee, voor velen minder belangrijk, eruit tillen.

## 1. Jeppesen VFR Manual

Er is gewezen, door Vic, op het gebruik of "misbruik" van de "Jeppesen VFR Manual" door enkele gebruikers. In de zeventien jaar dat ik vliegend lid ben van onze club is dit niet de eerste .... tweede ....derde .... enz ...keer dat dit ter sprake wordt gebracht. Er worden bladen uitgehaald, natuurlijk voor een uit te voeren vlucht. Daar is natuurlijk niets mis mee en daar is die gids ook voor, maar ....in

plaats van een kopie te maken wordt het blad of bladen meegenomen en na de vlucht vergeten terug te steken. Dat is jammer en hierdoor worden andere vliegende leden benadeeld en moeten die zoeken naar een alternatief. Dit gebruik van de "Jeppesen" is niet erg collegiaal.

Door Vic werd dan ook met nadruk verzocht om de te gebruiken bladen te kopiëren en het origineel weer terug te steken. Zelf denk ik nu om dit in de toekomst te voorkomen, en we leven nu in een digitaal tijdperk, om het "Jeppesen boekwerk" te vervangen door een digitale versie die op de website van de club geplaatst zou kunnen worden. Alleen bereikbaar voor leden die ingeschreven

staan, aan alle door de club gestelde eisen voldoen en een beschikking hebben over een wachtwoord. Maar dit is natuurlijk aan het bestuur en een "whishfull thinking" van mij.

## 2. Fly-Over

Geert heeft uiteengezet dat de Fly-Over een communicatiemiddel is voor de club naar de leden. En onder de club versta ik het bestuur, de leden, de werkgroepen, de school.....en wat nog meer benoemd kan worden. In de breedste zin van het woord. Er is ook gesteld dat het een schande is dat er nog zo veel exemplaren, na uitgave van voor de Kerst 2016, nog niet zijn meegenomen. Ik zelf heb twee weken voor deze vergadering eens geteld hoeveel exemplaren er niet waren afgehaald. Het waren er, en schrik niet, acht en veertig stuks, ik herhaal 48 stuks.

Er wordt denk ik niet over nagedacht hoeveel vrije tijd gaat zitten in het samenstellen van het blad, en te zwijgen over de kosten die de redactieleden moeten maken om te vergaderen.

Ik maak een rekensommetje. Er worden 100 exemplaren gedrukt met de namen. De redactieleden halen hun exemplaar op, dat zijn er 5 stuks. Wij hoeven ze in principe niet te lezen want we hebben blad

samengesteld. Dan is er het bestuur, 10 personen die ook hun exemplaar ophalen. De havenmeesters die uit hoofde van hun functie op de hoogte willen en moeten blijven, ook 10 personen. De voorgemelde groepen hebben vanuit hun functie weet over de belangrijke zaken en ventileren deze via de Fly-Over naar de leden.

Natuurlijk zijn deze mensen ook geïnteresseerd in de inhoud van de Fly-Over en wat de leden, nieuwe leden en leerlingen te zeggen of te vragen hebben. Daar is dit blad ook voor. Ik heb het in deze alleen over de "geïnteresseerde" en "niet geïnteresseerde". Ik heb dus kunnen vaststellen dat er 48 "niet geïnteresseerden" zijn. 25 "geïnteresseerden" uit hoofde van hun functie.

Hieruit volgt dus dat er onder de leden 27 leden zijn waar voor we daadwerkelijk de Fly-Over produceren. Ik vind het ronduit beschamend. Ik vraag me ook in alle eerlijkheid af of we zo verder moeten gaan?

Ik besef me heel goed door dit in de Fly-Over te plaatsen we de "doelgroep" niet bereiken en zinloos zou zijn. We hebben in overleg besloten om dit artikel dan ook via de mail aan alle leden te verzenden zodat ook iedereen hier aandacht aan kan besteden, zich op de kop kan krabben en beslissen wat hij of zij wil.

**AIRCRAFT MAINTENANCE AND CAMO +**  
SUBPART F, G + I CAPABILITY  
50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS  
IMPORT - EXPORT INSPECTIONS  
THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER  
DIAMAND SERVICE CENTER  
TECHNAM SERVICE CENTER  
FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES  
OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES  
HANGAR & OFFICE RENTAL

**AIRLINE PILOT TRAINING**  
PPL(A)  
ATPL(A)  
NR  
IR-SEP  
MEP-VFR  
CPL - IR - MEP  
MCC  
TYPE RATING

✈️  
✂️  
🎓  
📍  
🌐

**Styl Aviation**  
AIRCRAFT MAINTENANCE

**LINDSKY**  
AVIATION

info@lindsky.com  
www.lindsky.com  
T +32 3 322 75 22

## Beste Karel, beste vrienden

We zijn allemaal uniek, maar hij is wel zeer bijzonder!  
We kennen elkander nu +/- 12 jaar, maar ik heb de indruk dat wij al veel langer vrienden zijn.

Je wordt 80 jaar, alweer een "nieuwe voordeur": dat heb je niet graag want je hebt een hekel aan verjaardagen (ik trouwens ook).

Beste vriend, indien ik een lijst kon maken van de tofste mensen die ik op de wereld ontmoet heb, sta je waarschijnlijk in pool position (nee....., ik zeg dat niet tegen iedereen!)

Hij heeft een ijzersterke gezondheid en ik denk dat zijn dagschotel (witte van 't schap) daar niet vreemd aan is. Hij is intelligent, heeft een ruime algemene cultuur (cultuur is hetgene dat overblijft als men alles vergeten is), spreekt vlot Nederlands, Engels en Frans, houdt van muziek en is een gepassioneerd vlieger. Onlangs ging hij nog een beetje acrobatie doen met de Cap 10 van en met Eddy Kerkhofs.

Het vliegen, zoals bij veel mensen (die het heilig vuur hebben) is zijn passie! Dat begon al 60 jaar geleden met een opleiding tot militaire piloot in Goetsenhoven op SV4. Op het einde van de cursus "vloog" hij buiten omdat hij ongedisciplineerd en te rebels was (dat is hij nog altijd).

Lang heeft hij gearzeld om beroespiloot te worden in de burgerluchtvaart. Maar goed dat hij dat niet gedaan heeft, een looping met een Boeing of Airbus dat moet toch ook kunnen....

Zijn energie en levenslust kan hij niet kwijt. Het begon al in 1957 met zijn militaire dienst bij de para-commandos in Kamina. Later is hij landmeter geworden, gekombineerd met een gevulde carrière in de luchtvaart: Instructeur zweefvliegen. En als kers op de taart, heeft hij zijn eigen toestel gebouwd! Karel is waarschijnlijk diegene die het meest vliegt in onze club.

Men kan ook altijd op hem rekenen, hij is een echte duizendpoot. Nooit weigert hij de de meeste en moeilijkste karweien. De jeugd zou daar een voorbeeld aan kunnen nemen.

Ik ben 10 jaar jonger en kan hem amper volgen. Il est une des chevilles ouvrières du club.

Wat een aangename wereld zou het zijn indien al de mensen zich zo zouden kunnen gedragen: verdraagzaam, vriendelijk, behulpzaam, spontaan en nog zoveel meer.

En de tijd gaat vooruit, wij gunnen u nog vele jaren Karel niettegenstaande het feit dat bij het ouder worden alles achteruitgaat.

"Opa luistert niet goed meer naar oma zal één van zijn kleinkinderen wel zeggen. Onze zintuigen gaan achteruit en als Momie iets vraagt of zegt, wordt zijn gehoor héél selectief. Soms zit hij wat te grommelen op Momie: " ik moest vandaag weer dit en dat doen!.... maar .... hij kan haar niet missen!

Soms heeft hij van die woedebuien en meer bepaald tijdens vergaderingen (die rebel van vroeger zit er nog altijd in) gestimuleerd door een dagschotel maakt hij zijn opinie klaar en duidelijk.

J-Luc Melenchon zegt: la colère n'est pas toujours une perte de sang-froid mais une vertu preuve de ses convictions.

Mooie vrouwen in de buurt laten hem ook niet koud, dan zet hij zijn bril af om beter te zien.....de charmeur..... Hij is trouwens ook een echte boergondier zonder dikke buik. Smullen dat hij kan en het werkt aanstekelijk!

Ik zou nog zo veel kunnen zeggen maar dan wordt het een vermoeiende monoloog. Proficiat beste vriend, houd het zo, blijf bij ons, l'insoumis, le rebelle.

We moeten nog naar de Mont Blanc met de Polaris!

## Clubnieuws

### Solisten

Vrijdag 17 maart 2017 heeft André Vanhecke zijn eerste solovlucht gemaakt in de PH - SRN. Proficiat André!

### Taildragger rating

Van 21 april t/m 30 april is er een mogelijkheid om op het vliegveld een taildragger rating te behalen.

Contact Geert Lemmens via  
0031/6 512 163 45 of [figeert@live.nl](mailto:figeert@live.nl)

### De langste dag

16, 17 en 18 juni vieren we de langste dag in Bantheville.

Dat is een gezellig weekend, waarbij we een mix hebben van vliegen, lekker eten en drinken.

Ieder jaar was dit een daverend succes, dus een gegronde reden om het voort te zetten.

tip: Tijdig B&B of hotel reserveren. Tent of Camper op het veld zijn ook mogelijk.



Begin maart hebben we het nieuw en modern Tankstation voor AVGAS en MOGAS in dienst genomen. Alle leden kunnen voortaan in onze vliegclub veilig en vlot zowel Avgas 100 LL en Mogas super 98 tanken. Een modern en eenvoudig te gebruiken registratie systeem werd tevens aan de installatie toegevoegd. Met een RFID-sleutel wordt de afnemer herkend en kan er op veilige manier de keuze gemaakt worden van de gewenste brandstof. In het clublokaal vindt op het zelfde tijdstip de registratie plaats van uur, datum, de afnemer met call sign , gekozen brandstof en getankte liters.

Tevens kan op elk ogenblik de voorraad met diverse alarmen ( water, temperatuur . enz ) afgelezen worden. Diverse rapporten van verbruik kunnen door de beheerders worden samengesteld. Verbruik per toestel, per categorie brandstof, clubtoestellen of per eigenaar(s), periodes enz. Elke vliegtuigeigenaar met home base Aeroclub Sanicole kan zich voor 10 € een RFID-sleutel aanschaffen. Het merendeel van de eigenaars is momenteel al in het bezit van dergelijke sleutel. Gedaan met losse blaren in te vullen aan de pomp met vergissingen van liters en namen of call sign alles wordt nu netjes geregistreerd.

Elk toestel van de Club heeft nu ook zijn eigen RFID-sleutel, deze zijn te vinden in de sleutelkas achter de toog. Op eenvoudige vraag aan de beheerder worden deze overhandigd en na het tanken terug gehangen. Hier wordt gevraagd om zorg te dragen voor het juist gebruik van de sleutel per toestel. De getankte hoeveelheid dient wel vermeld in het logboek van het betreffende vliegtuig.

Met uitzondering voor levering aan toevallige bezoekers, bestaat er een sleutel vliegveld overste die de gevraagde

levering registreert en contant afrekenet met vermelding van de betaling. De vliegveldoversten die voor deze leveringen de verantwoordelijk dragen zijn voor deze acties gebriefd.

De installatie moet ook niet meer voor elke actie of tankbeurt op en af gezet worden. Het volledig systeem gezien de aanwezigheid van bepaalde alarmsystemen blijft rechtstreeks onder spanning en is voldoende beveiligd. Wel bestaat er een gereguleerde noodstop aan de zijkant van de elektrische kast. Het gebruik hiervan wordt uiteen gezet bij een volgende brandoefening maar zal wel al voor de meeste onder jullie gekend zijn. Identiek aan de pompinstallaties waar je dagelijks uw voertuig tankt.

Er werd reeds een onderhoudsploegje gevormd dat zal instaan voor het onderhoud. Wij vragen wel aan alle leden voor een correct gebruik van de installatie met de juiste RFID-sleutels. Het is uw allen belang en verantwoordelijkheid om een degelijke installatie in stand te houden. Dit verhoogt in elke geval de operationaliteit van onze vliegclub.

De totale investering van de Club voor al deze werken (nieuwe pompen, bovengrondse tank Mogas, en het vernieuwd registratie systeem met beveiligingen) bedraagt 25 K euro. Wij danken ook nog enkele leden ( Robert Jongen, Guido Claes, Peter Mentens, Karel Vranken en Bart Thonissen) voor hun inzet en hulp voor het tot stand brengen van de voorbereidende werken.

*Voor de Raad van Bestuur, de infraverantwoordelijke  
Armand Bussé.*



Het is alweer even geleden maar nu ik toch op mijn vlucht zit te wachten kan ik er net zo goed een verhaal van maken. 2013, Karel was met een paar andere Europa vliegers naar Oekraïne, Riekje had liever niet dat ik meeding. Het was nochtans goed weer en ik besloot de andere kant op te gaan. Zelfs de westkust van Noorwegen zou voor een paar dagen goed blijven dus dat werd het doel.

Het eiland Endelave in Denemarken is een goede overnachtingsplaats. Het vliegveld is eigendom van een krasse grijsaard en bestaat uit een grasbaan van 600 m en een boerderij met boomgaard. Vaak is er niemand maar alles is open en je kunt er een fiets nemen. Geld gooi je gewoon in de brievenbus. Dit keer had ik geluk en de goede man was daar zelf met een rits kleinkinderen.



*Kampement op Endelave*

Er werd een schuurdeur opengetrokken en een Ford van 1922 verscheen. Na enige voorbereiding en een ruk aan de slinger kwam er nog geluid uit ook. Ik kon meerijden als ik wilde, dat wilde ik wel maar dan was ik voor de terugweg ook van hem afhankelijk dus ik ging fietsen. Het dorpje is een paar km verderop en daar is een restaurant met hotel, maar ik had mijn tentje al onder de bomen opgezet. Er is daar geen benzine te krijgen, ook niet voor auto's dus had ik vantevoren in St Michaelisdonn al volgegooid, ze kennen me daar intussen.

De volgende dag dus door naar Noorwegen, wat toen nog geen Schengen was. Je moest dus via een douaneveld, meest logisch is Kjevik (Kristiansand).

De afstand over open water is 100 km, een half uurtje vliegen dus. In tegenstelling tot het Kanaal zijn hier weinig schepen, toch een opluchting toen er land in zicht kwam.

Kjevik is gecontroleerd en ze lieten me over een prachtige baai aanvliegen. Een van de pompiers was zo vriendelijk me naar een autobenzinepomp te rijden. Ik kan geen

Avgas tanken want dat kost me mijn kleppen. In de vertrekhal voor wat te eten viel me het grote aantal knappe langharige blonde meisjes op, zoals altijd hadden die geen interesse voor een man van middelbare leeftijd die er niet uitziet of hij geld heeft, maar toch mooi.

Noorwegen heeft veel vliegvelden die bijna allemaal voor de commerciële luchtvaart zijn, niet gezellig dus en vrij duur. In Kjevik had ik het geluk dat ze mij nooit een rekening gestuurd hebben, mijn kistje is een goede ambassadeur.

Ik besloot de kust af te vliegen, daarbij passeerde ik Farsund, een kleiner vliegveld, als daar activiteit was zou ik er landen, er was geen levende ziel te bekennen. Ik ben tot Bergen gevlogen alwaar de benzinevoorraad mij noopte terug te gaan om in geval weer op Kjevik te tanken, alternatief was Gullknapp maar het was niet evident dat daar iemand zou zijn.

De Noorse kust is prachtig, met zijn fjorden. Het binnenland is ook mooi maar heel bergachtig met veel rotsen en weinig volk. Als je daar een motorstoring krijgt ben je dood zonder parachute. De kust blijven volgen dus, heen en terug.

Ik had nog naft voor Gullknapp en eventueel terug naar Kjevik dus besloot er te gaan kijken. Het zag eruit of ze nog aan het plein aan het werken waren, met donkere strepen dwars over de baan. Volgens de notams zou het open moeten zijn dus ik besloot een landing te wagen. Er waren enkele gasten met een ULM bezig, die vertelden dat een week eerder nog de donkere strepen geulen waren (oef!). Een was bereid mij naar de pomp te voeren, ook voor wat eten. Daarna moest hij echter door dus we namen afscheid.



*De baai van Kristiansand*

Wat nu? Ik wilde vanwege het wispelturige weer in Noorwegen niet blijven, er waren bovendien geen faciliteiten zoals water en een WC. Nu heb ik niet veel



nodig maar het vliegveld ligt midden in de bossen en met al die verhalen over trollen..... Ik besloot naar Hogenäs in Zweden te vliegen, dat kende ik al en daar kun je een kamer huren en een fiets.

Bij het opstijgen over de bossen dacht ik: als hier iets gebeurt vinden ze je nooit meer terug.



*Geen plaats voor een noodlanding*

Ik had er die dag al 5 uur vliegen op zitten en al vliegend langs de Zweedse kust voelde ik me erg moe worden, maar goed, je hoeft niet zelf te trappen toch?

Na 3 uur vliegen kwam Hogenäs in zicht maar probleem: de zon stond laag en recht voor de piste. Geen nood, Hogenäs heeft 2 banen, echter de andere met hoge bomen ervoor en erachter en maar 500 m lang. Samen met de vermoeidheid resulteerde dat erin dat ik halverwege

nog geen wielen aan de grond had. Rondgaan was geen optie gezien de hoge bomen dus de motor maar stilgelegd om het laatste beetje trekkracht ook kwijt te raken. Na touchdown vol in de rem en 50 m voor het einde stond het spel stil, pff.

Er was ook een Deens gezinnetje te gast waarvan mama met de auto gekomen was en pa met zijn vliegtuig. De volgende dag hebben ze me geholpen met benzine te halen.

Na ontbijt bij de plaatselijke bakker, Kakboden genaamd verder via weer St Michaelisdonn naar Borkum om wat uit te rusten, maar dat helpt natuurlijk niet echt als je per sé naar het strand wil wandelen.

's Avonds weer terug naar Leopoldsburg en het zat er weer op. Er kon weer een punaise op de kaart bijgeprikt worden.



*Een fjord*

## De oplossingen . . . . .

1. c) De heater vormt in dit geval een alternatieve luchtinlaat, en het risico op detonatie neem je er bij (beter dan meteen de bomen in vliegen!).
2. b) Een motor met magneto's heeft een gesloten circuit voor zijn ontsteking: de motor drijft de magneto's aan die zorgen dat de bougie een vonk kan geven. Stroomuitval heeft hier geen invloed op.
3. d) Dit is de Y van "yes".
4. a) Je lijnt de richtingsgyroscop niet op met "het noorden" maar met "een punt in de ruimte". Per uur houdt dit in onze streken ca. 12° fout in (15° aan de polen, 0° aan de horizon).
5. d) cirrus en cirrostratus zijn de eerste wolken als er een warm front aankomt.



# 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

### Garmin GTR225A & GNC255A

- GTR225A: VHF com met 8.33 kHz spacing
- GNC255A: Nav/Com met 8.33 kHz spacing
- Database met Nav & Com frequenties
- Geïntegreerde 2-persoons intercom
- Standby frequency monitoring

**Bezoek onze showroom voor een demo**



### Garmin GTX335 & GTX345 Mode S & ADS-B transponders

- GTX335: Mode S transponder met extended squitter (ADS-B out)
- Optionele geïntegreerde WAAS GPS voor ADS-B out positie
- GTX345: Mode S & ADS-B out + ADS-B in ontvanger
- Interface met bestaande MDF voor traffic display
- Bluetooth voor traffic display op portable moving map of iPad



### 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
- **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®*