

FLY - OVER



IN DIT NUMMER

- 2 Op de Cover
- 3 Woord van de voorzitter
- 3 Clubnieuws
- 4 Disaster management
- 6 Luchtvaartkennis
- 7 Agenda 2022
- 7 Florennes Air Base
- 8 Nieuw Vliegtuig
- 11 Correct solutions
- 12 Drie iconen op Sanicole
- 16 Wist je datjes
- 17 Clublid in de kijker

OP DE COVER



T-6 Texan, SNJ, Harvard van Lieven Buyse en Vincent Carpentier

Een uitgebreid artikel hierover is te lezen vanaf pagina 8.

Fly-over is het clubblad van de koninklijke Aeroclub Sanicole. Dit clubblad is met liefde gemaakt door enkele vrijwillige clubleden.

Hoewel we dit clubblad met de grootste zorg samenstellen, kunnen we als uitgever en als redactielid op geen enkele wijze aansprakelijk worden gesteld voor onjuistheden of onvolledigheden.

Aeroclub Sanicole
Kamperbaan 165
3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39
Web: www.eble.com
Mail: info@sanicole.com

Redactie: Geert Lemmens, Hilde Blarinckx, Jean-Paul Janssens, Rudy Vervecken, Wouter Verlinden, Ron van Glabbeek, Luciënne Wilting, Jimmy Mangelschots, Frederick Claessens

WOORD VAN DE VOORZITSTER



// Ontevredenheid rond de inschepingtaks //

Met de zomer voor de deur na de COVID periode staan we weer klaar voor allerlei activiteiten. Onze experimental days zijn ondertussen achter de rug. We hebben wat wijzigingen doordat Defensie de Milton niet meer ter beschikking wil stellen aan 'buitenstaanders'. Maar de chauffeurs die onze mankracht versterken hebben er voor gezorgd dat onze gasten op hun slaappleats geraakten.

In de kringen van de Belgische sportluchtvaart gonst het ondertussen van de berichten en vooral van de ontevredenheid rond de inschepingtaks die ons door MOD Financiën opgelegd wordt. We weten dat onze federaties het gerecht gaan inspannen met de steun van juristen, maar ondertussen kunnen we enkel aan de monsterboetes ontsnappen door het spel mee te spelen en de registraties te doen, als club en als vliegtuigeigenaar zoals gevraagd wordt, al ziet niemand de praktische toepassing en haalbaarheid van het systeem concreet zitten. Wordt vervolgd!

Op het vlak van de duurzaamheid is onze werkgroep op de club aan het nadenken wat we op dit vlak echt kunnen doen op een manier dat we onze verantwoordelijkheid nemen op het milieuvlak zoals dat van iedereen mag verwacht worden. Onze werkgroep airshow gaat concrete zaken proberen uit te werken in samenwerking met Claire die met haar organisatie naast compenserende maatregelen zoekt naar een lokale en zelfs ruimere inbedding van projecten ter ondersteuning.

Op het vlak van de vliegclub op zich worden verschillende pistes bekeken op aangeven van Gert en wordt het vraagstuk van de brandstof bekeken door de werkgroep, terwijl andere zichtbare projecten op milieugebied voorlopig wellicht haalbaarder zijn als signaal en als werkpunten op lange termijn.

De airshow komt er trouwens aan in september op zaterdagavond (deze keer!) en op zondag. Het belooft een boeiende affiche te worden met twee internationale vliegteams, onze eigen Tiger F16 Vrieske en wellicht nog te bevestigen topattracties.

Veel vliegplezier!
Nicole Plees

CLUBNIEUWS

Nieuwe toestellen

PH-VAN	RV 9	M. Haanschoten.
PH-HRY	Pioneer 300	Harry aarts <i>verwacht in augustus</i>
OO-H42	Pipistrel	Jos Schoofs
F-GVIR	Flight Design	Stefan Kumpen / Henny Joosten
PH-VKL	Pelican	Frans van Meltvoort
PH-PMM	Glasair	Wim Marchal
PH-PMW	Potier	Wim Marchal
D-EBSL	Jodel DR 250	Jan Gielkens
N-18V	Staggerwing	Peter Kuypers

Bel Heli verhuist naar Helihaven Neerpelt

DISASTER MANAGEMENT

Tekst: Vic Mardaga, foto's: Jos Schoofs

Wegens de "Corona toestanden" was het weer een paar jaren geleden dat we in de club nog een oefening hadden gehouden in "Disaster Management". Het doel van deze oefening is, aan de hand van een gesimuleerde vliegtuigcrash, of een ander rampscenario, met de clubleden de meest noodzakelijke reacties op diverse niveaus, te oefenen.

Dit jaar werd het scenario voor de oefening uitgewerkt met medewerking van clublid Geert Hermans, zelf actief in de hulpverlening. Het accent lag daarom minder op de brandbestrijding, en meer op EHBO.

Geert had ook gezorgd voor de aanwezigheid van de Heer Jochem Boons, regiovoorzitter Zuid-West Limburg/Provincieondervoorzitter Rode Kruis Limburg, DGH (ambulancier), samen met nog twee professionele hulpverleners, en voor een "EAD oefentoestel" en een "Reanimatie pop".

Een 25-tal clubleden was aanwezig. Na een korte inleiding kon de voorbereiding van het scenario worden aangevat met de in plaats stelling van het vliegtuig en de simulanten van de slachtoffers. De oefening zou zich voornamelijk afspelen op twee plaatsen, en daar ook worden opgevolgd. Aan het tankstation wordt de C172 klaargezet om te worden getankt, met het tankpistool in de vleugeltank en de trapladder waarop de piloot staat. Twee andere figuranten, copilote en passagier zijn ook aanwezig. Tijdens het tanken wordt de copilote echter onwel (ze simuleert een

hartstilstand). De piloot wil van de ladder om ter hulp te komen, doch in de opwinding maakt hij een misstap en doet een ongelukkige val (bekkenbreuk).

De tweede site is uiteraard bij de vliegveldoverste (VVO), waar diverse acties moeten worden ondernomen en gecoördineerd. Om 10u55 was alles klaar en werd

aan de brandstofpomp werd de vliegveldoverste verwittigd van het voorval. Bij de debriefing werd echter nadrukkelijk gewezen op de noodzaak om zoveel mogelijk informatie te geven over de slachtoffers en hun toestand, ook naar de hulpdiensten toe, zodat zij hun inzet correct kunnen inschatten. Bij de eerste hulp aan de slachtoffers dient dus al een



het startsein van de oefening gegeven, en omstreeks 11u30 werd de oefening beëindigd.

Na een korte pauze werd dan een nabespreking gehouden, met vaststellingen, en eventuele lessen voor de toekomst. Vrijwel onmiddellijk na het ongeluk

eerste evaluatie van de ernst van hun toestand gemaakt te worden, zodat het slachtoffer dat er het ergst aan toe is, prioritair wordt geholpen. Indien mogelijk, tracht men ook contact te houden met het (de)andere slachtoffer(s), door ermee te praten, of hen even kort aan te raken. Indien beschikbaar, vraagt men andere clubleden om te helpen. Er dient dan ook een taakverdeling te gebeuren. Het tankpistool werd geborgen. Niemand dacht er echter aan om de tankdop te plaatsen, er hing dus de ganse tijd een brandstofgeur, wat brandgevaar impliceert. De aardingskabel bleef aan het vliegtuig bevestigd. Na overleg achteraf leek het toch beter om ook die te verwijderen, gezien de mogelijke statische elektriciteit toch reeds werd afgeleid. Zo kan



het risico om erover te struikelen worden vermeden.

In het clubhuis werd de acterende VVO bijgestaan door 2 ervaren clubleden. De gele hesjes en de draagbare radios lagen klaar en werden meteen verdeeld. De hulpdiensten werden verwittigd. Iemand werd, met gele hesje aan, aangeduid om de ingangspoort te openen en om de hulpdiensten bij hun aankomst op te vangen. Dit werd door de hulpdiensten gewaardeerd, evenals de goed zichtbare gele hesjes bij het tankstation en het doelvliegtuig, zodat meteen duidelijk was waar hulp werd verwacht.

De VVO besloot terecht om de telefoon van de club niet te overbelasten, en gaf het nummer van zijn persoonlijke GSM om informatie betreffende de toestand der slachtoffers en het verloop van de hulpverlening uit te wisselen. Helaas bleek nogmaals dat de draadloze communicatie op het clubdomein niet steeds optimaal verloopt. Ideaal zou er een tweede telefoonlijn voor noodgevallen moeten zijn. De VVO was druk bezig, en gelukkig kwamen zijn collega's soms ter hulp.

Een oproep van een vreemd vliegtuig werd gesimuleerd. De piloot had telefonisch toestemming gekregen om te komen tanken, en was "low on fuel". Hij wees dus de uitwijking naar EBKH af. Hij kreeg, gezien de urgentie toestand, toelating om te landen op de asfaltbaan 26, en deze pas aan het einde de baan

te verlaten, maar moest voorlopig ver van het tankstation blijven. In de realiteit zou ook daar een clublid klaar staan om het vliegtuig na de landing naar een geschikte parkeerplaats te leiden. Een toestel met Sanicole als thuisbasis, keerde terug vanuit het buitenland. Het kreeg voorlopig geen toelating om te landen, enkel om te blijven cirkelen, tot de noodtoestand zou worden opgeheven.

Een gesimuleerd telefoontje van een journalist (HBVL) met vraag wat er aan de hand was, werd afgewimpeld "tot er meer duidelijkheid zou zijn", met vraag om over een half uur terug te bellen.

Tijdens bespreking werden nog enkele andere aspecten aangesneden. Zo werd de vraag gesteld wie de moeilijke taak te beurt valt om de familie te verwittigen. Daartoe werd aan het einde van de oefening nog de melding gesimuleerd dat "één slachtoffer was overleden". Zo kon worden nagedacht over mogelijke contacten met familie. Volgende handelswijze leek meest logisch. Indien de "overledene" op Sanicole zou worden achtergelaten, tot de begrafenisondernemer het lichaam zou komen ophalen, is het uiteraard de taak van Sanicole om de familie op de hoogte te brengen.

Indien echter een slachtoffer in uiterst kritieke toestand door de hulpdiensten wordt afgevoerd, zonder enige kans op overleven, zullen zij de familie informeren.

Men moet alleszins vermijden dat de media het voorval vermelden, vooraleer de familie van slachtoffers geïnformeerd werd.

Bij deze gelegenheid werd ook gekeken naar de beschikbaarheid van ICE informatie ("In Case of Emergency") van de clubleden. Vastgesteld werd dat niet alle informatie beschikbaar is. Dit punt zal worden verbeterd.

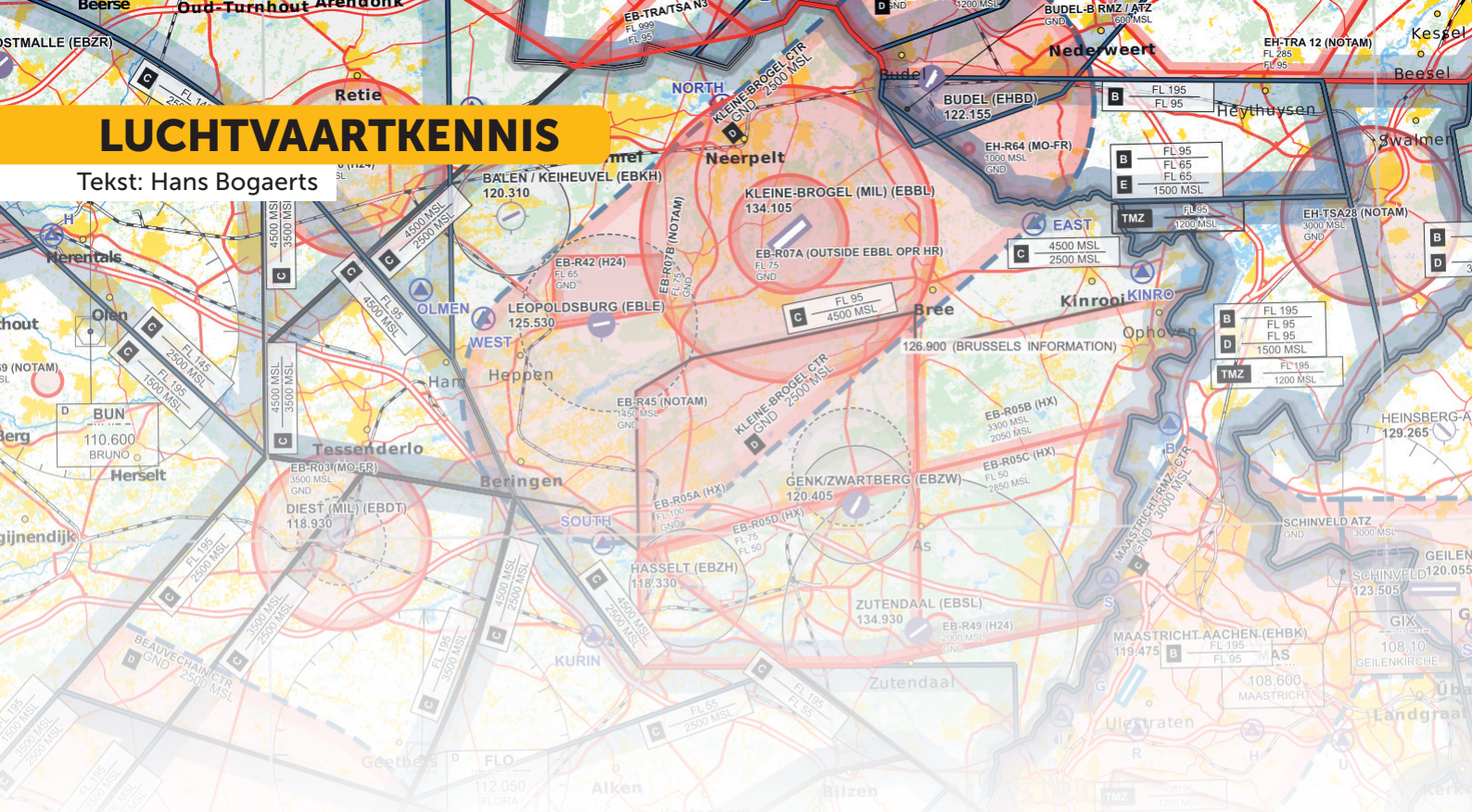
Bij een rampenscenario is goede coördinatie tussen de verschillende onderdelen van cruciaal belang. Blijkbaar neemt de brandweer, indien aanwezig, de algemene leiding van de activiteiten op de plaats van het ongeluk. Dat neemt echter niet weg dat, zolang er vliegtuigen actief zijn op en rond het vliegveld, de VVO een sleutelrol moet blijven spelen, en dus de "on the scene commander is" (OSC). Eens de vliegactiviteiten volledig gestopt zijn (vliegveld gesloten), kan hij op de achtergrond blijven om radio of telefooncommunicaties te beantwoorden. Het is nuttig dat de VVO vlakbij is om zijn expertise in het vliegdomein mede in het beslissingsproces te brengen. Zeker wanneer een ongeluk zou gebeuren op een weekend, wanneer de VVO er vaak helemaal alleen voor staat, dient hij bijstand van clubleden op te zoeken. Het is trouwens normaal dat de voorzitter van onze club wordt verwittigd.

Tenslotte dient men ook ten allen tijde attent te zijn voor spotters, die graag stiekem op het vliegveld verschijnen om foto's maken. Zij horen daar niet ongecontroleerd te zijn. We besluiten dat ook dit weer een zeer nuttige oefening was, gevolgd door een goede discussie. Meerdere leden maakten gebruik van de aanwezigheid van een "Rea pop" en van een "Oefen EAD" om de juiste handelswijze tegenover slachtoffers te oefenen. Oprechte dank van de club gaat naar de specialisten van het Rode Kruis, die ons kwamen begeleiden, en naar clublid Geert Hermans voor zijn rol als tussenpersoon.



LUCHTVAARTKENNIS

Tekst: Hans Bogaerts



1. What are an RMZ and a TMZ?

- In a TMZ you should expect exercises with transport aircraft, in an RMZ with radio guided unmanned aircraft.
- In a TMZ transponder is mandatory, in an RMZ radio communication is mandatory.
- In a TMZ transponder is mandatory, in an RMZ you have to watch out for radio controlled aircraft.
- In an RMZ radio is mandatory, in a TMZ you should expect exercises with transport aircraft.

2. Can a pilot make a flight with passengers on board if in the last 90 days he made a long cross-country flight of 6 hours with one landing?

- Yes, he meets the recency requirement for flight time.
- Yes, if he first makes a touch & go flight with 2 landings, solo on board, before the intended flight with passengers.
- Yes, if he first makes a short flight with 1 landing, solo on board, before the intended flight with passengers.
- Only after first completing a 1-hour check flight with an instructor on board.

3. What will have a positive influence on your take-off ground roll?

- Magneto switch on "L".
- Carburetor heater warm.
- A runway with a 3° upslope.
- Een density altitude dropping from 2000 ft to 1000 ft.

4. Which weather phenomena go together with a temperature inversion?

- TCU, CB.
- Mist and fog.
- Rain showers.
- Formation of cumulus cloud.

5. A flight information center provides the following traffic information: "D-EBLE, traffic at two o'clock, two miles, same level, crossing right to left". How will you respond stating you do not have the aircraft in sight?

- No contact with the traffic.
- Traffic not visual.
- Negative contact.
- Unable to see.

AGENDA 2022

Zoals jullie begrijpen hangt een "GO or No Go" van de geplande activiteiten af van de COVID maatregelen. Achter de schermen wordt aan de volgende activiteiten gewerkt. Zet de data alvast in uw agenda.

5 - 14 september 2022

Sluiting vliegveld

10 - 11 september 2022

Sunsetshow / Airshow

1 oktober 2022

Infodag nieuwe clubleden
+ vlieg rally

8 oktober 2022

Start theoriecursus '22 –'23

20 oktober 2022

Social event 19:30u

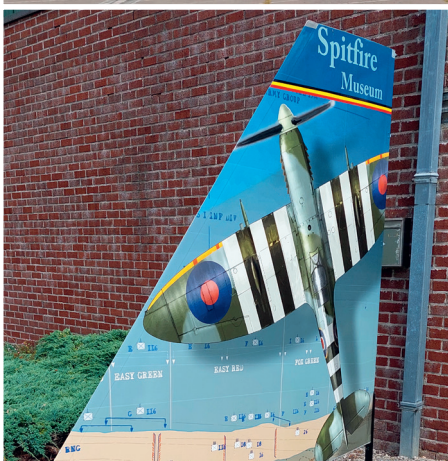
17 december 2022

Winter BBQ

23 december 2022

Sluiting vliegveld

FLORENNES AIR BASE



NIEUW VLIEGTUIG

Tekst en foto's: Lieven Buyse en Vincent "Car3,14" Carpentier

T-6 Texan, SNJ, Harvard : the pilot makers

De T-6 Texan was een éénmotorig geavanceerd opleidingsvliegtuig ontwikkeld en gebouwd door North American Aviation. NAA was een majeure Amerikaanse fabrikant, verantwoordelijk voor een groot aantal historisch belangrijke toestellen zoals de P-51 Mustang fighter, de B-25 Mitchell bomber, de T-28 Trojan trainer, de F-86 Sabre fighter, de X-15 rocket plane, maar ook de command module van de Apollo, de Space

Shuttle en de B-1 Lancer. Later werd NAA onderdeel van North American Rockwell dat later Rockwell International werd en heden onderdeel van Boeing.

Het eerste prototype vloog in 1935 als de NA16. Behalve de grotere motor was het identiek aan de BT-9. In 1938 vroeg de US Navy enkele modificaties zoals volledig metalen structuur, retractable gear en sterkere motor. Het werd de SNJ gedoopt. Daarna toonde de US Army ook interesse en na

enkele wijzigingen werd het de AT-6 Texan (Advanced Trainer).

De T-6 werd gebruikt voor de advanced training van militaire piloten van de USAAF, de US Navy, de RAF en andere landen van de Commonwealth. Het toestel is zonder twijfel het belangrijkste militair trainingstoestel ooit gebouwd. Het was het "les lokaal" van de meeste geallieerde piloten gedurende WW2 en het trainde honderduizenden piloten in meer dan 35 landen gedurende drie



decaden (zelfs de post-WW2 hervormde Luftwaffe!). Vandaar zijn bijnaam "the pilot maker". Het was uiterst geschikt voor deze opdracht : alhoewel niet zo snel als een fighter was het heel manoeuvreerbaar en voldoende uitdagend om veilig de transitie te maken naar de supersnelle en krachtige jachtvliegtuigen, zoals P-51, Spitfire, Thunderbolt, enz... Er wordt zelfs beweerd dat de handling van deze laatste eenvoudiger is dan de T-6. Het toestel was heel stevig gebouwd, gemakkelijk te onderhouden en te herstellen en het liet de piloten toe om zich te bekwamen in alle types van tactieken, van ground strafing en bombing tot dogfighting.

De T-6 is bekend onder verschillende benamingen : AT-6 Texan voor de US Air Force, SNJ voor de US Navy en Harvard voor de Commonwealth Airforces. Elk van die drie vormen had zijn eigen

varianties. De USAF van AT-6A tot T-6G, de Navy van SNJ-2 tot SNJ-7 en de RAF van Harvard MK II tot MK IV. Veel Harvards werden in licentie gebouwd door Noorduyn in Canada en na WW2 door Canadian Car & Foundry.

In totaal werden er 15.495 gefabriceerd van 1935 tot 1952. De South African Air Force gebruikte de AT-6 als trainer tot in de vroege jaren 1990. Meer dan 600 toestellen over de wereld verspreid zijn nog luchtwaardig. De meeste bevinden zich wel in de USA.

De Belgische Luchtmacht gebruikte de AT-6 en Harvard van 1947 tot 1960

Google de hint van Piet Tamborijn over de inzet van de Belgische Texans in onze ex-kolonie : [Les Vieilles Tiges - Dagboek van een FAF piloot - Congo/Ruanda-Urundi 1960/1961](#)

SPECIFICATIES :

Afmetingen

Lengte	8,84 m
Hoogte	3,57 m
Spanwijdte	12,81 m
Gewicht MTOW	2548 kg

Performance

Maximum snelheid:	181 kts @ 5000 ft
Cruise speed:	126 kts @ 30 gal/hr
Range:	634 NM

Bewapening

Voorzien voor 3 x 0,5 inch machine gun en onderwing hard points voor oefenbommen

Motor

9 cylinder radiaal motor Pratt & Whitney R-1340-AN-1 met vermogen van 600 pk (450 KW) @ 2250 RPM (1340 cubic inch = 22 liter cylinder inhoud)



Historie SNJ-5 N3286.

De SNJ-5 van Vincent "Car3,14" Carpentier en Lieven Buyse werd in 1944 gebouwd in de USA als een AT-6D en gestationeerd op de 3028th Base Unit, Luke Field, Glendale, AZ. Na landing damage op Tinker Field in 1946 transfer naar 3502nd Maintenance Squadron, Reese AFB, Lubbock, TX. Opnieuw na landing damage (ground loop) in 1951 transfer naar Perrin AFB, Sherman, TX. Daar eindigde zijn militaire carrière na opnieuw een ongeval bij landing. Daarna is niets gekend over zijn verder lot, maar in april 1988 verscheen het toestel met de civiele registratie N25CE. In augustus 1998 werd het geregistreerd als N3286. In 2001 werd het toestel ground up gerestaureerd en werd daarna een Certificate of Airworthiness toegekend als SNJ-5. In 2002 won het de "Best T-6 Restoration Award" in de warbird categorie op de EAA Air Venture, Oshkosh.



Pilotencarrière Vincent "Car3,14" Carpentier

De passie voor luchtvaart werd bij mij getriggerd toen ik zo ongeveer zes jaar oud was, door de Buck Danny stripverhalen en door de modelbouw van mijn vader. De eerste echte stappen in de luchtvaart zette ik door te leren zweven bij de luchtkadetten op 17-jarige leeftijd. Een jaar later slaagde ik voor de toelatingsproeven voor piloot bij de Luchtmacht. Na mijn studies aan de Koninklijke Militaire School vervulde ik mijn vliegopleiding.

bekleed ik de positie van Chief Pilot B737. Sinds lang was ik ook al gebeten door de warbirds. In 2016 ben ik T-6 beginnen vliegen en heb ik ook even van de P-51 Mustang mogen proeven. Het is een droom die uitkomt, om met Lieven deze prachtige SNJ te hebben kunnen kopen en er samen te van kunnen genieten!

Pilotencarrière van Lieven

De interesse voor vliegen en meer bijzonder voor warbirds dateert reeds vanaf de prille jeugd. Als tienjarig jongetje ging ik graag

monitors en wijzerplaten en vooral potentieel dodelijk (voor patient althans) bij fouten, misverstanden of het nemen te grote risico's. In 1983 begonnen in Gent met zweefvliegen en na sluiting van het vliegveld in 1985 naar Kortrijk-Wevelgem getransfereerd. In 1986 verhuizing naar Genk om te werken in het ZOL. Eind 1990 opleiding motorvliegen begonnen. Meer bepaald in Sanicole omdat een ex-F104 piloot daar instructeur was, namelijk Piet Tamborijn. Het eerste contact met het "warbird gevoel" kwam in 2002 toen ik kon



Vincent en Lieven in hun SNJ-5

Mijn 'vleugels' behaalde ik in 1990. De echte bekroning volgde het jaar daarop met mijn eerste 'assignment': het 23ste Smaldeel in Kleine Brogel op F-16. Ik heb bijna 15 jaar met dit fantastische toestel mogen vliegen. In die periode o.a. ook een staffunctie vervuld in het 'Operations and Evaluation Center' en een uitwisselingsprogramma meegemaakt als F-16 instructeur op Luke Air Force Base in Phoenix, Arizona, gedurende bijna 3 jaar. De laatste 5 jaren van mijn Luchtmachtcarriere heb ik doorgebracht in de 15de Wing van de Luchtmacht op de Embraer 135 en 145. Dat heeft het pad geëffend om mijn vliegcarriere verder te zetten in de burgerluchtvaart: ik werd aanvaard als Captain B737 bij het toenmalige TNT Airways, nu ASL Airlines Belgium genoemd (niet te verwarren met ASL van P Bodson). Daar heb ik de kans gekregen om Type Rating Instructor and Examiner te worden. Momenteel

in Oostende kijken naar de twee ex-BAF Spitfires MK XIV die op een muur van een autogarage geplaatst waren. Ook mijn slaapkamermuur hing vol met posters en foto's van Mustangs, Spitfires, Lancasters maar ook F104 Starfighters.

Op 14-jarige leeftijd kwam dan mijn luchtdoop met een Jodel Abeille vanuit Wevelgem. Niemand wilde die dag vliegen omdat het stormde. De ontgoocheling was zo erg op mijn gezicht af te lezen dat er toch een piloot bereid was om op te stijgen. Gelukkig waren het stevige gordels en pas veel later begreep ik waarom de piloot dwars op de piste over het gras landde. In 1969 was veel mogelijk. Op 18 jaar slaagde ik in de selectieprocedure voor jachtpiloot, maar waarschijnlijk door gebrek aan jachtinstinct heb ik uiteindelijk voor Geneeskunde gekozen. Daarna specialisatie Anesthesie-Reanimatie wat veel gemeen heeft met vliegen : checklists, interpretatie van

vliegen met de Yak-52 van Eddy "Rusty" Kerkhofs. In 2004 heb ik het toestel overgenomen en in 2010 wegens ernstige rugproblemen verkocht aan Gerard Van Eijck die er een jaar later jammerlijk mee verongelukt is. In 2011 de meer rugvriendelijke Piper PA32-260 Cherokee Six samen met Luc Van de Maele verworven.

Na enkele vluchten met Vincent in de Texan T-6G vanuit Antwerpen begon de warbird microbe zich onherroepelijk te manifesteren en na "lang" nadenken en tenslotte zoeken naar een geschikt en mooi gerestaureerd toestel eindigde onze queeste in de USA : een SNJ-5 met registratie N3286. In augustus 2021 in container aangekomen en terug vliegklaar gemaakt door F.A.S.T. van Frédéric Vormezele in EBBT.

Een memorabele dag : 18 maart 2022

Op die dag werd op EBST een memorial onthuld ter ere van de Amerikaanse Fighter Group die op Sint-Truiden opereerde van eind 1944 tot 1945. Eén van de overlevende piloten, Ed Cotrell die met zijn 100 jaar er niet tegenop zag om in de back seat te jumpen, genoot met volle teugen van de formation flight met twee andere Texans over de Ardennen.

Bekijk de volledige reportage via deze link:

https://www.tvlux.be/video/info/a-100-ans-ed-cottrell-pilote-veteran-de-la-bataille-des-ardennes-survole-a-nouveau-bastogne_39816.html



Lieven Buyse, Ed Cotrell en Vincent Carpentier

CORRECT SOLUTIONS

- 1) b, the abbreviations mean "Transponder Mandatory Zone" and "Radio Mandatory Zone". In Belgium, in a TMZ only mode C is required unlike in civil controlled airspace where mode S is required.
- 2) b, the 90-day rule says that to transport passengers in a class of aircraft you need to have at least 3 landings in the same class over the last 90 days. With 1 landing fulfilled, 2 more are required.
- 3) d, as this means thicker air so improved performance. The other 3 options have a negative influence on performance.
- 4) b, all other phenomena are typical for unstable air. Mist and fog require a ground inversion to keep the moist air pinned to the cold ground and get condensation.
- 5) c, this is the standard phraseology. Identically the same phraseology is also used when no two-way communication with an ATS or ATC unit can be established.

DRIE ICONEN OP SANICOLE

Tekst en foto's: Jos Schoofs



Op 4 mei 2022 voerde Avro 683 Lancaster B.I PA474 een uitgebreide herinneringsvlucht uit boven het noorden van België en Nederland in het kader van de Nationale Dodenherdenking. Die herdenking vindt in Nederland ieder jaar op die dag plaats ter nagedachtenis van alle burgers en militairen die sinds het begin van de Tweede Wereldoorlog tijdens een oorlog of vredesmissie het leven lieten.

Het vliegtuig vertrok 's morgens vanop RAF Coningsby en keerde na een tussenlanding op de Nederlandse vliegbasis Gilze-Rijen 's avonds naar zijn thuisbasis terug. Op weg naar Gilze-Rijen passeerde de Lancaster rond 12u55 enkele keren laag over het vliegveld van Beverlo. De Lancaster was die dag echter niet het enige icoon op Sanicole. Beech D17S Staggerwing N18V PB1 maakte er enkele passes alvorens koers naar Engeland te zetten en Josée Cipriani deed er wat ze er al sinds 1960 doet, ons voorzien van een warm hapje of een verfrissend drankje.

Lancaster PA474

Avro 683 Lancaster PA474 is een van de 7.377 exemplaren van deze zware bommenwerper die tussen 1941 en 1946 werden gebouwd. Hij is ook een van de nog slechts twee vliegwaardige toestellen wereldwijd. Het vliegtuig werd als een B.I bommenwerper door Vickers-Amstrongs Ltd in Broughton gebouwd en rolde er op 31 mei 1945 van de productielijn. Te laat om nog aan de oorlog deel te nemen, werden de geschutskoepels gedemonteerd en werd het toestel tot een PR.I verkenningsvliegtuig omgebouwd en aan het No. 82 Squadron

toegewezen voor foto-opdrachten in Afrika.

Eens uit operationele dienst, werd de Lancaster in mei 1952 aan Flight Refuelling Ltd in Tarrant Rushton uitgeleend om tot onbemand vliegtuig omgebouwd te worden, wat echter nooit gebeurde. In maart 1954 werd hij ter beschikking gesteld van het College of Aeronautics/Vickers Royal Aircraft Establishment in Cranfield voor het uittesten van een vleugel met laminaire stroming die bij Handley Page in ontwikkeling was. Het toestel werd in 1964 aan de RAF Air Historical Branch overgedragen en in augustus 1965 naar RAF

Waddington overgevlogen om er door het No. 44 (Rhodesia) Squadron terug tot B.I omgebouwd te worden, waarbij o.a. de voorste en achterste geschutskoepel opnieuw geïnstalleerd werden. De middelste koepel boven op de romp werd in 1975 aangebracht nadat de bommenwerper op 20 november 1973 in bezit van de Battle of Britain Memorial Flight (BBMF) was gekomen. In 1995 kreeg hij nieuwe hoofdliggers in de vleugels om zijn levensduur te verlengen. PA474 trad in twee films op: The Guns of Navarone (1961) en Operation Crossbow (1965).

De rechterzijde van PA474 is voorzien van de smaldeelcode VN-T "City of Lincoln" van No. 50 Squadron, het vliegtuig dat door Flying Officer Douglas Millikin DFC tijdens 27 van de 30 missies van zijn eerste tour werd gevlogen. Douglas Millikin was de grootvader van Squadron Leader Andy Millikin, de bevelhebber van de Battle of Britain Memorial Flight toen dit kleurenschema in 2017 werd aangebracht. De zes klapprozen op de neus verwijzen naar vluchten die PA474 uitvoerde om tijdens herdenkingsplechtigheden poppy's te droppen.

De kenletters AR-L op de linkerkant van PA474 stellen Lancaster W5005

"Leader" voor die tijdens de oorlog naar schatting 44 missies met No. 460 (RAAF) Squadron vanop RAF Binbrook in Lincolnshire vloog. Het vliegtuig is op de neus voorzien van een doedelzak spelende kangoeroe met regenlaarzen. Die verwijst naar de gemengde bemanning uit Schotland, Australië en Wales die in de maanden juni en juli 1943 negen oorlogsmisies met dit toestel uitvoerde. Het originele kunstwerk werd in juli 1943 aangebracht door Flying Officer Thomas Victor "Vic" Watts, een navigator en kunstenaar van No. 460 (RAAF) Squadron. De neus van de bommenwerper is ook voorzien van een ops log van 30 missies, waarvan de laatste tijdens de nacht van 6 op 7

september 1943 werd uitgevoerd in de vorm van een aanval op de vliegtuigmotorenfabriek van BMW in München. De vier ijsjes in het ops log stellen missies naar Italië voor, terwijl de twee rode bommen naar raids op Berlijn verwijzen. Bij de beschildering van "L for Leader" door de BBMF in 2017 werd voor dit ops log gekozen omdat er goede foto's beschikbaar van zijn die tijdens een persvoorstelling op 9 september 1943 op RAF Binbrook werden gemaakt.

Staggerwing N18V

De Beech met constructienummer 6869 en met fabricagedatum 5 april 1944 is een vliegtuig met



De kenletters AR-L op de linkerkant



© Auteur onbekend, foto via de 460 Sqn Veterans and Friends Group

Vic Watts bij het schilderen van de kangoeroe op PA474 in juli 1943 toen de Lancaster 12 succesvolle opdrachten boven Duitsland had uitgevoerd.

Zo zag het ops log van PA474 er in augustus 1943 uit. Het vliegtuig had toen 24 oorlogsmisies gevlogen. De man in de cockpit is Flight Lieutenant Alexander Stuart MacWilliam DFC, de officier die bij het No. 360 (RAAF) Squadron verantwoordelijk was voor de bewapening van de vliegtuigen. Hij maakte geen deel uit van de bemanning van het toestel.



© Australian War Memorial.



heel wat verschillende aanduidingen en identiteiten. Het toestel werd als UC-43 Traveler gebouwd en als 44-67761 geregistreerd voor de United States Army Air Force (USAAF) op Fort Dix Army Air Base, nu McGuire Air Force Base, New Jersey. Het vertrok op 22 april 1944 echter al richting Verenigd Koninkrijk in het kader van de Lend-Lease Act die Groot-Brittannië, de Sovjet Unie en andere Geallieerden van voedsel, brandstof en militaire uitrusting voorzag om zo mee de veiligheid van de Verenigde Staten te helpen verzekeren. De tweedekker diende als Traveller Mk.I met registratie FT507 bij de Royal Navy tot hij in 1946 naar de Verenigde Staten terugkeerde. Daar vervoegde hij korte tijd de US Navy op Naval Air Station Norfolk, Virginia, als GB-2 met BuNo 32898. Op 31 juli 1946 werd hij uit de inventaris van de Navy uitgeschreven en vervolgens als D17S met registratie NC18 ingeschreven op naam van de Civil Aeronautics Authority (CAA, nu de Federal Aviation Authority, FAA) in Washington DC. Toen de NC-registraties in onbruik raakten, werd de NC18 de N18V op 21 april 1956. Het toestel heeft deze registratie tot op de dag van vandaag behouden.

N18V had tussen 1963 en 1979 verschillende private eigenaars in de Verenigde Staten. Nadat de Britse racer en piloot Robert Lamplough het toestel had aangekocht, kwam het in 1980 naar het Verenigd Koninkrijk en werd het er in mei van dat jaar van Britse en Nederlandse militaire kleuren voorzien. Van dan af verscheen het in heel Europa op vliegshows tot het ergens midden de jaren 1980 op Manor Farm in East Garston werd opgeslagen. In 2020 werd het vliegtuig naar Transal Aero Services op het vliegveld van

Midden-Zeeland overgebracht om het in opdracht van zijn huidige eigenaar terug luchtwaardig te maken. Het vloog voor het eerst opnieuw op 8 september 2021 en staat sinds eind april op Sanicole. Tijdens de winter verhuist het deels van hout gemaakte vliegtuig terug naar Midden-Zeeland om er het koude en natte seizoen goed door te komen.

Staggerwing N18V is nu eigendom van Sanicole lid Peter Kuypers, een gepensioneerde KLM Airbus A330 captain. Peter begon al in 1990 met het voorvliegen op air shows en geeft tegenwoordig demo's met onder andere Boeing B-17 Flying Fortress "Sally B", Douglas C-47 Dakota "Drag 'em Oot", de Bell 47G helikopter en het Yakovlev Yak-50 acrobatievliegtuig. Hij hoopt

deze zomer met zijn nieuwe aanwinst op heel wat vliegshows in binnen- en buitenland te kunnen optreden.



Robert Lamplough liet N18V in zijn huidige kleuren schilderen. Die stellen het vliegtuig met constructienummer 420 voor. Dat was een D17S die in opdracht van een aantal in de Verenigde Staten wonende Nederlanders door

de Nederlandse Inkoopcommissie werd aangekocht om hem aan Prins Bernhard te schenken, de echtgenoot van de toenmalige Prinses Juliana en de Koningin der Nederlanden van 1948 tot 1980. Het toestel maakte op 30 november 1941 zijn eerste vlucht in standaard RAF kleuren. Vanaf begin 1942 werd het door Prins Bernhard gebruikt en droeg het de speciale registratie PB1 – Prins Bernhard 1 – achteraan op de romp en een oranje driehoek onder de cockpit die aangaf dat het om een Nederlands militair vliegtuig ging. De echte PB1 werd volledig vernield toen het

vliegveld van Haren-Evere in het kader van Operatie Bodenplatte op 1 januari 1945 door de Luftwaffe werd gebombardeerd.

De onderkant is geschilderd zoals die van het vliegtuig met constructienummer 295 toen dat als DR628 vloog. Oorspronkelijk werd dat toestel in 1939 als een YC-43-BH gebouwd voor evaluatie door het US Army Air Corps. In juni 1939 werd het als 39-139 aan de Amerikaanse ambassade in London toegewezen en op 1 mei 1941 kwam het als Traveller Mk.I bij het 24ste

Smaldeel van de RAF met registratie DR682 in dienst. Het zou kunnen dat deze kleuren in 1980 werden aangebracht omdat het gerucht een tijdlang de ronde deed dat Prins Bernhard bij de No. 1316 Dutch Communication Flight met DR628 zou gevlogen hebben, wat later echter onjuist bleek te zijn. DR628 keerde in juli 1945 naar de USAAF terug en werd er verouderd verklaard. Het toestel vloog tot voor kort met verschillende private gebruikers/eigenaars in het Verenigd Koninkrijk, Rhodesië, Zuid-Afrika, de Verenigde Staten, Nederland en Frankrijk.

Mie T.t



Omdat de Lancaster Sanicole rond het middaguur aandeed, werd de waarschijnlijk meest beroemde marketster uit de wijde omgeving uitgenodigd om de innerlijke mens te komen versterken. Dat is natuurlijk Josée Cipriani, rond het Kamp van Beverlo en door generaties van dienstplichtigen en militairen waarschijnlijk beter gekend als "Mie T.t". Zij begon in 1960, op vijftienjarige leeftijd, in het Kamp en op het schietveld ijsjes aan dienstplichtigen en beroepsmilitairen te verkopen. Tweeënzestig jaar later, op de gezegende leeftijd van 77 jaar, maakt ze de militairen op oefening nog altijd blij met wat koels om te drinken in de zomer of wat warmes om te eten in de winter. In 2025 wordt er in de Club Astrid een groot feest gehouden om haar 80ste verjaardag en haar 65 jaar dienst in het Kamp en op het schietveld te vieren.



"Generaal-majoor Josée" in een ernstig telefoongesprek met haar hoofdkwartier of haar troepen te velde. Of gewoon met een zoveelste klant?

WIST JE DATJES



? De rally en doellandingen verplaatst zijn naar 1 oktober a.s.?

? De club aan het kijken is om een nieuw clubtoestel aan te schaffen mits dit rendabel gemaakt kan worden?

? Er reeds een testvlucht gemaakt is met een Bristell BR23 maar de verdeler van Tecnam ook een zeer positieve indruk heeft achter gelaten over de Tecnam P-Mentor?

? Deze toestellen in de category LSA vallen met een MTOW van rond de 750kg, voorzien zijn van een Rotax 100Pk motor en plaats bieden aan 2 personen?

? Deze toestellen op de normaal gezien goedkopere brandstoffen Mogas/Super 98/UL91 vliegen en deze bij 75% een snelheid van 100-110 knopen halen met een gerelateerd verbruik van rond de 16ltr/uur?

? Deze toestellen met het oog op de huidige milieu aspecten zuiniger en efficiënter opereren dan de vorige generatie toestellen?

? Beide toestellen nikt VFR dan wel full IFR (Tecnam P-Mentor optie) zijn uitgerust en 2 Garmins G3X's incl. autopilot etc. tot de standaarduitrusting behoren?

? Sonaca Belgium per direct de stekker uit de productie van de Sonaca 200 heeft getrokken en dit betekent dat dit tot nu toe het laatste vliegtuig was dat op Belgisch grondgebied werd gefabriceerd?

? Het aantal gefabriceerde Sonaca 200 toestellen hiermee op 52 is blijven hangen?

? Steven Latere en Geert Hermans geslaagd zijn voor zowel hun theorie alsook praktijkexamen, zij nu hun felbegeerde PPL brevet op zak hebben en wij hun heel veel mooie en veilige vluchten met happy landings toewensen?

? Wim Marchal donderdag 16 juni j.l zijn eerste vlucht met zijn zelfgebouwde Glasair heeft gemaakt?

? Er in de club ook hapjes (kaas, worst, olijven, gehaktballetjes), soep en croque's verkrijgbaar zijn?

? Er heel veel commotie is ontstaan rondom de plotselinge invoering van de inschepingstaks en hier veel protest tegen is?

? Alle procedures rondom deze inschepingstaks een enorme administratieve rompslomp met zich meebrengt en de club torenhoge boetes opgelegd kan krijgen indien er geen goede naleving wordt gegeven aan de opvolging hiervan?

? De VVMV een advies aan alle clubs en vliegtuigeigenaren heeft afgegeven hoe we nu het best met deze situatie kunnen omgaan?

? Geert hieromtrent een mailing heeft rondgestuurd waarin deze procedure wordt omschreven?

? De ticket verkoop voor de airshow van 10 & 11 september

inmiddels is gestart?

? Helpers voor de Airshow erg welkom zijn, er inmiddels een inschrijffijl in het clubhuis hangt en ieders hulp nodig is?

? De transparante Airshow reclame-stickers voor op de achterraut van uw auto in het clubhuis beschikbaar zijn?

? De clubvliegtuigen door de meeste piloten na hun vlucht worden gepoetst en dit een positieve en gewaardeerde ontwikkeling is?

? De milieu-audit perfect en zonder opmerkingen verlopen is maar er even werd gedacht dat er 2 volle kannen met benzine zomaar in de hangar stonden terwijl dit achteraf kannen met water bleken te zijn die dienden als contra gewicht tbv neuswiel werkzaamheden?

? Verschillende clubleden zich 100% hebben ingezet om deze audit vlekkeloos te laten verlopen. Waarvoor grote dank!

? Jan Gielkens onlangs een Robin DR 250 in Bremmergarten EDGT heeft gekocht?

? Het vliegweekend in Bantheville een succes was?

? Jimmy met zijn VL3 in zeer zware turbulentie terecht gekomen is maar dit al met al goed is afgelopen?

? EBAW vanaf 19 september tot eind oktober gesloten is voor werkzaamheden aan de RWY en het platform?

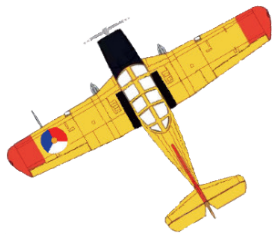
CLUBLID IN DE KIJKER

Tekst en foto's: Wilbert van den Boom



Beste Lezer,

In deze uitgave van de Fly-over vindt u een nieuwe rubriek "Clublid in de kijker". Met deze rubriek willen wij graag (nieuwe) leden/cursisten introduceren zodat deze mensen van meet af aan gekend en herkend kunnen worden. Daarbij zouden we graag de persoon achter de naam proberen te profileren en haar/zijn ambities of beweegredenen voor de vliegsport in kaart willen brengen.



Wilbert van den Boom over EVO, Dambusters, bagpipes en zijn passie voor het vliegen

Wie ben je, stel jezelf kort voor?

Wilbert van den Boom, van bouwjaar '61, woonachtig in Helmond en da's in Nederland. Ben alleenstaand, geen vrouw en kinderen en daar voel ik mij best wel prettig bij.

Wat voor 'n werk doe je / wat doe je in het dagelijks leven?

Ik ben als burger werkzaam bij het Ministerie van Defensie bij de Koninklijke landmacht in de functie van Senior P&O adviseur. Ik ondersteun de Directeur Human Resources en Commandant van het Personeelslogistiek Commando bij het opstellen en nemen van personeelsbesluiten dat personeel van de landmacht betreft en adviseer m.n. bij personeelsproblematieken die niet volgens opgestelde procedures opgelost kunnen worden.....de meer bijzondere personeelszaken...

Daarnaast heb ik ook nog een aanstelling als majoor reservist bij de Koninklijke Luchtmacht. Tot vóór de coronacrisis vervulde ik daar nog 1 dag in de week de rol van Hoofd P&O / Sr. P&O adviseur van de commandant "Groep Luchtmacht Reserve" maar heb sinds de coronacrisis besloten om daar verder geen taken meer op mij te nemen.

Vanwaar komt jouw interesse in het vliegen?

Lang geleden... (1984-1991) ben ik bij de luchtmacht gegaan om F-16 vlieger te worden. Na een bijzonder zware keuring ben ik uiteindelijk in 1984 aangesteld als leerling vlieger en ben ik met de Elementaire Vlieger Opleiding (EVO) gestart welke toentertijd op vliegveld Eelde werd gegeven en waar ook de Nederlandse Luchtvaart School was gevestigd. Daar heb ik de theorielessen gevolgd en ook

de eerste schreden gezet in de praktijk op de Bonanza Beechcraft 33c waarop ik toen in totaal zo'n 20 uur heb gevlogen.

In werkelijkheid zijn dat niet zoveel vlieguurtjes geweest want het was ieder keer een kunstje doen en dan werd het stuur weer overgenomen. Er zaten ook een aantal aerobatics vluchten bij waarbij je je dan min of meer "liet" vliegen (want dit was meer om te testen of je niet ziek werd) wat de tijd dat je daadwerkelijk zelf vloog in zo'n opleiding een stukje minder was. Gedurende de EVO werden degenen met de gouden vliegerhandjes eruit gepikt en die mochten dan verder voor de Voortgezette Vlieger Opleiding naar 'Sheppard Airbase' Wichita Falls in Texas, Amerika, maar daar hoorde ik helaas niet bij.

Heb je ook nog andere hobby's?

Aangezien ik niet verder mocht met de vliegopleiding werd mij de mogelijkheid geboden om een grondfunctie als officier te doen en zo kwam ik via de Luchtmacht Officiersschool (LUOS) bij de Grondoperationele Dienst Luchtmacht als Luitenant Hoofd kantoor Grondverdediging terecht. Verdedigingsplannen maken voor de vliegbasis Volkel en de Peel en daadwerkelijk verdediging inrichten om de vliegbasis te beschermen tegen grondaanvallen en aanvallen met Nucleaire, Biologische en Chemische (NBC) strijdmiddelen van de Russen.

Eigenlijk vond ik de grond operationele dienst maar niks, een veel andere mentaliteit dan bij de vliegers want zij hadden nauwelijks een relatie met waar het in de luchtmacht eigenlijk over gaat en dat is vliegen. Maar gelukkig, tijdens mijn stage grondops werd ik toch enigszins betrokken bij het vlieggebeuren en moest ik zitting nemen in een onderzoekscommissie, een F-16 was vanuit vliegbasis RAF Coningsby vertrokken voor een trainingsvlucht en door een motorstoring in de Noordzee gestort. Vanuit Coningsby zijn wij destijds het onderzoek gestart, Coningsby had in WWII (voormalig) RAF 'Woodhall Spa' als satelliet vliegveld en was de laatste maanden van de oorlog de thuisbasis van het 617 squadron de Dambusters. Wij logeerden daar in de lokale pub annex hotel en dit scheen gedurende de oorlogsjaren de onderofficiersmess te zijn geweest van de Dambusters. Het verhaal rond de Dambusters intrigeerde mij enorm en daar is zo'n beetje mijn interesse ontstaan voor de luchtoorlog van WWII.

Die interesse is intussen een beetje een (van mijn) uit de hand gelopen hobby('s) geworden. Ik heb dan ook een flinke collectie aan boeken, documentaires, films uit en over die periode en ga ook regelmatig naar de UK om nog wat musea en de RAF-vliegvelden van weleer te bezoeken waaronder die van Fighter en Bomber Command en van Eight Air Force Bomber Command.



'Rookkamer' met olieverfschilderijen

RAF East Kirkby in Lincolnshire, toenmalig vliegveld van 57 en 630 squadron dat vloog met Lancasters vind ik een van de meest bijzondere musea annex vliegveld. Dit is overigens ook de basis van de Lancaster "Just Jane" en hier wordt jaarlijks ook een vliegshow gegeven. (Welke overigens niet kan tippen aan die van Sanicole 😊).

Ik lees graag een boek en eigenlijk alleen maar die van mijn interessegebieden. Om een beetje in de sfeer te komen van het boek zet ik dan natuurlijk muziek van Glenn Miller op (en soms van Vera Lynn) en lees ik die boeken dan in mijn zogenaamde 'rookkamer'. In mijn 'rookkamer' heb ik een paar mooie (althans dat vind ik zelf) olieverfschilderijen hangen van (RAF) vliegtuigen van WWII en waan ik mij dan helemaal 80 jaar terug in de tijd.

Een andere hobby van mij, en waar ik toch nog flink wat tijd aan besteed is hardlopen en fietsen. Dit is nog een beetje ontstaan uit de periode als wedstrijd(tri)atleet en ik nog fanatiek op hoog niveau trainde voor de (hele) triatlon en wegwedstrijden hardlopen en veldlopen.



Steunend lid van The Rivet club

Richting zo'n hele triatlon trainde ik toch wel flink wat uren in de week. Dan liep ik in mijn zwaardere trainingsweken wel tot 90 km, fietste 600 km en zwom 15 km over de week verdeeld. Nu doe ik het dus duidelijker wat kalmer aan, geen (triatlon) wedstrijden meer, nog wel lid van Triatlon Groep Gemert en Gemertse Atletiekclub (GAC) en probeer toch nog een keer of 3 per week max 10 km te hardlopen en 2 tot 3 keer in de week te fietsen tot max 50 km waarbij ik tijdens het trainen dan ook nog een beetje probeer te genieten van de natuur. Dat was in de fanatieke jaren wel anders.

Mijn interesses hebben altijd wel enige relatie met mijn werk bij defensie gehad. Zelfs mijn

interesse in muziek. En dat zit zo... als klein kind was mijn grote avonturenfilm, 'The Longest Day'. Ieder jaar op 6 juni werd die op de Nederlandse TV vertoond. Wat altijd is blijven hangen en wat mij intrigeerde was die Bagpiper van Lord Lovat op D-day op het strand van Britse Sword Beach, Normandië. op latere leeftijd was ik dus een keer in Schotland bij de Highland Games in Bridge of Allan waar op dat moment zo'n 75 pipebands aanwezig waren welke een grote indruk op mij maakten en mij herinnerde aan die piper (Bill Millin) op 'Sword Beach'. Toen dacht ik, dat ga ik ook proberen



Wilbert in actie tijdens een triatlon



Het verhaal rond de Dambusters intrigeerde mij enorm en daar is zo'n beetje mijn interesse ontstaan voor de luchtoorlog van WWII.



te spelen en in 2001 ben ik daar heel fanatiek mee begonnen. Ik kon nog maar amper spelen op de bagpipe toen ik besloot dat er maar snel een piper tenue moest komen en dat natuurlijk liefst van een Schots regiment en liefst lijkend op of uit WWII. Uiteindelijk ben ik daar een beetje te fanatiek in geworden en bestaat mijn huidige collectie aan tenuen uit wel meer dan 70 verschillende tenuen. Van verschillende Schotse (en Canadese) regimenten en tartans tot origineel danwel nagebouwde met emblemen en onderscheidingstekens van WWII of WWI en die van regimenten die vooral op 'Normandy beach' hebben gevochten alsook in de buurt van Helmond en omstreken (Cameron Highlanders, Cameronians, Seaforth Highlanders, Argyll & Sutherland Highlanders).

Aan een originele Regimental of militaire kilt is overigens moeilijk aan te komen. Via Ebay heb ik

ergens de juiste stof kunnen vinden en heb zodoende zelf een paar kilts gemaakt in de correcte stof en opbouw (met wat afkijkwerk op Youtube en wat informatie via het internet kan een kind de was doen). Ik had ook ontdekt dat het Schotse 602 RAF squadron (Glasgow) en 603 RAF squadron (Edinburgh) net voor de oorlog een pipeband hadden dus daar heb ik ook nog wat kledingstukken van kunnen opscharrelen. Ook de Royal Canadian Airforce (RCAF) heeft sinds 1942 een eigen tartan (da's de ruit) en die stof heb ik ook weten te bemachtigen. Hier heb ik ook een mooie militaire kilt van gemaakt (zie hieronder de foto bij de Fokker).

Sinds 2003 ben ik ook 'Pipemajor', zeg maar een soort dirigent van de pipeband Gemert Fire brigade Pipes & Drums en componeer en arrangeer ik ook muziekstukken voor op de bagpipe en treed ik regelmatig op met de band of word ik ingehuurd voor solo-optredens.

Ben je ooit van plan een eigen toestel aan te schaffen en zo ja, heb je al een voorkeur?

Historisch gezien zou ik het heel interessant vinden als er weer een Auster MK V zou rondvliegen, maar je moet maar net tegen een Auster MK V aanlopen. De meesten die je kunt vinden (als je er al een kan vinden) zijn Austers MK 5 en dat is weer net een generatie later en eigenlijk een burgerversie.

Naast de Auster MK V, is de Fokkers S11-1 ook een historisch vliegtuig. Beetje simpele buizen, vooroorlogse constructie en klassieke cockpit. Toen bij Sanicole de Fokker S-11 1 te koop aangeboden werd heb ik heb mij dan ook meteen gemeld. Ik heb dan wel mijn brevet nog niet, maar zoveel kansen om een Fokker S11



Naast de Fokker S11-1, in militaire kilt van de Royal Canadian Airforce



Enkele van de 70 verschillende tenuen

te kopen zijn er dan ook weer niet en om dan te wachten tot je je brevet hebt...? Op 23 juni ondergaat de Fokker zijn jaarlijkse luchtwaardigheidskeuring en hoop ik dat die daar enigszins ongeschonden doorkomt. Daarna zal hij nog wel een beetje (cosmetisch) opgekalefaterd moeten worden en heb ik al wat tijd gereserveerd om hem in een zo nette, authentiek mogelijke staat terug te brengen.

Wat wil je met het vliegbrevet gaan doen, heb je al mooie plannen, tripjes en zo ja welke?

Mij lijkt het indrukwekkend en machtig mooi om persoonlijk en in de toekomst met een (historisch) vliegtuig over die WWII-vliegvelden van weleer heen te vliegen.

Schiet het op met de theorie, heb je jezelf een streefdatum gesteld voor op examen te gaan?

In 2020 ben ik met mijn vliegopleiding gestart maar had al heel vlug te maken met de beperkingen vanwege de Coronacrisis en anderzijds ook met mijn moeder die gezondheidsproblemen kreeg en verzorgd moest worden waardoor

mijn plan eigenlijk helemaal in het slop liep.

In 2021 maar weer opgestart maar eigenlijk ook toen niet zoveel uren kunnen maken. Mijn moeder kwam eind 2021 te overlijden en dat deed alles ook geen goed.

Maar goed ...first things first...Ik hoop eind dit jaar mijn theorie-examen te doen. De language test heb ik inmiddels in de pocket en nu hoop ik deze zomer toch flink wat uren te kunnen maken op de Fokker... op naar het brevet!

Vanwaar jouw keuze voor Sanicole en hoe ben je hier terechtgekomen?

In 2019 had ik het idee, om in een historisch vliegtuig over WWII-vliegvelden te vliegen, postgevat om dat virtueel te doen. Microsoft zou nl met een nieuwe flight simulator software komen welke gebaseerd was op Bing Maps en 'real' aerodynamics waarmee je de werkelijkheid al aardig zou kunnen nabootsen. Ik heb toen zelf een flightsimulator gebouwd welke gebaseerd is op een Spitfire MK I/II en benader de realiteit daarmee al aardig hoewel echt vliegen toch anders is. Ik kan ook andere vliegtuigen en andere

instrumenten laden dus kan met verschillende vliegtuigen 'vliegen'. Microsoft Flightsimulator 2020 wil echter niet altijd goed meewerken want die zit vol met bugs wat inhoudt dat ik na iedere update weer dagen bezig om de flightsimulator werkende te krijgen.... Zo ook nu weer. Maar toen dacht ik, waarom zou ik het allemaal virtueel doen als het ook in het echt kan. Ik ben toen gaan zoeken naar 'echte' vliegscholen en had in eerste instantie de gedachte om mijn vliegbrevet in de USA te gaan halen.... Maar, omdat het erg stressvol is om alles in zo'n korte tijd te doen had ik daar niet zo veel zin in. Buiten dat lijkt het in de USA allemaal veel goedkoper maar als je alles bij elkaar optelt dan ben je daar ook een hoop geld kwijt. Vliegen in Nederland is sowieso duur en ik ben toen een beetje over de grens in België gaan kijken en zo eigenlijk bij Sanicole terecht gekomen. Er werd bij Sanicole snel gereageerd op mijn mail en ben toen in de zomer van 2020 eens gaan kijken. Ik had de indruk dat het een zeer actieve club was met natuurlijk een geweldige airshow en een gemoedelijke sfeer en waarbij de kosten mijns inziens redelijk zijn.



Zelfbouw flightsimulator, gebaseerd op een Spitfire MK I/II



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
 Tel: 056/43 16 26

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

email: info@lambert-aircraft.com



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM
Whatever your mission, always fly Mission®