

# FLY-OVER



## IN DIT NUMMER

IN DIT NUMMER	2	OPLOSSINGEN	15
OP DE COVER	2	EINDE VOOR ROBIN AIRCRAFT	16
WOORD VAN DE VOORZITSTER	3	LIDGELDEN EN VERZEKERING 2024	17
WOORD VAN DE REDACTIE	3	BELGIAN AIRFORCE DAYS KeeBee	18
LUCHTVAARTKENNIS	4	CLUBLID IN DE KIJKER	19
AGENDA 2024	5	WIST JE DATJES	20
PROJECT RUNWAY	5	NIEUWE VLIEGTUIGEN OP EBLE	21
CLUBNIEUWS	8	CLUBLID IN DE KIJKER	22
NIEUWE AANWINST	10	VAN'S AIRCRAFT IN ZWAAR WEER	24
VFR & TABLET	12	INFONAMIDDAG SANICOLE 2023	26
AVGAS ONLY	14	BIG WINDY	27

## OP DE COVER



Vernieuwde runway EBLE.

Op zaterdag 02-09-2023 ging de eerste spade de grond in om de vernieuwde runway vervolgens op 19-09-23 weer op te leveren

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



In dit tweede stuk van het jaar hebben we ons collectief ingezet voor de Belgian Air Force Days en daarmee onze vaste en meest dierbare luchtvaart partner.

Volgend jaar spelen we terug een thuismatch op 21 en 22 september. En dan hopen dat de nazomer even lang duurt als dit jaar.

Ondertussen zijn er weer een aantal nieuwe kandidaat-piloten opgedaagd en dat is goed nieuws. Hans, Geert (Hermans) en de bereidwillige piloten van dienst Renzo, Sven en Peter (Kuipers) hebben hun bijzondere aandacht daar bijzonder aan gewijd. Welkom in onze Sanicole familie!

Geert en Rob hebben wat vergeefse pogingen gedaan om een vervanger voor onze EBLE te vinden, maar de gedrevenheid heeft toch licht aan het eind van de tunnel gebracht. Geert

heeft daarover prima gecommuniceerd en onze oude LNC (originele) is een stuk beter dan de bekeken toestellen: hij wordt hersteld! Een prijswaardige en goede oplossing. Maar dat belet niet dat men ook de ogen open houdt en andere toestellen die te koop staan, gaat bekijken in het Noorden.

Stef en Jan (Larosse) hebben ook niet stilgezeten op logistiek vlak want onze nieuwe piste is een feit en het volgende project van onze loods(en) staat in de steigers.

Op het vlak van onderhoud steken Gerry, Wim en Luc regelmatig de handen uit de mouwen, maar onze Luc heeft er een zware periode op zitten: zijn recente hospitalisatie heeft hem even op inactief gezet. Maar Lieven verzekert ons dat het alle dagen verbetert. Wij wensen Luc een goed herstel toe.

En tot slot dank aan iedereen die zijn handen uit de mouwen steekt om onze club te laten draaien: software Geert (Hermans), onderhoud veld en gras Karel en Jan (Gielkens), telefonie en internet Jan (Mevis), tijdschrift Hilde (Blarinckx) en haar werkgroep, onze havenmeesters, onze instructeurs, iedereen die de toestellen zuiver maakt, onze Airshow werkgroep en iedereen die ik vergeten heb.

Veel vliegplezier! Nicole Plees

## WOORD VAN DE REDACTIE

### **Beste lezers,**

Het zal jullie niet ontgaan zijn dat we één editie van ons clubblad, FlyOver, hebben overgeslagen, met name diegene die rond juni-juli uitgegeven had moeten worden. De reden hiervoor is dat enkele redactieleden gedurende deze maanden met vakantie waren of het op professioneel gebied te druk hadden om lopende zaken rondom de vakantieperiode af te ronden, wat ons weerhield van een tijdige publicatie. Hiervoor onze excuses.

### **Maar, zoals het gezegde luidt: "wat in het vat zit, verzuurt niet".**

Nu we afstevenen naar het einde van het jaar, een periode waarin er minder gevlogen kan worden en men wat meer tijd heeft om aan andere zaken te denken, willen wij jullie verrassen met een dubbeldikke uitgave. Een uitgave met een gevarieerder aanbod van nieuwtjes, weetjes en feitjes dat hopelijk wat leesplezier brengt

in de komende donkere wintermaanden.

Voor de komende edities zijn wij van plan om een nieuwe rubriek "Varia" toe te voegen die door jullie leden ingevuld mag/kan worden. De inhoud van deze rubriek kan verschillend van aard zijn, maar denk hierbij aan "Te Koop" - "Te Koop Gevraagd" - "Evenementen" - "Technische Informatie" - enzovoort. Wij zullen op voorhand aankondigen wanneer de inzendingen beginnen voor de nieuwe editie, zodat jullie input actueel blijft.

Naast voornamelijk een goede gezondheid, wensen wij jullie alvast hele fijne kerstdagen en een gezellige jaarwisseling toe, met voor 2024 talloze fijne en veilige vluchten.

Veel leesplezier met deze 75e editie!

Met vriendelijke groet! De redactie

# LUCHTVAARTKENNIS

Tekst: Hans Bogaerts



## 1. Bij een viercilinder viertaktmotor zitten de verschillende cilinders:

- a) Steeds allen in dezelfde takt.
- b) Per twee in dezelfde takt.
- c) Alle vier in een verschillende takt.
- d) Op in totaal twee krukassen.

## 2. Wat is niet juist over de luchtweerstand?

- a) Eén deel van de totale weerstand is vooral hoog bij hoge aanvalshoeken, een ander deel bij hoge snelheid.
- b) De luchtweerstand heeft steeds zijn effect parallel aan de relatieve wind.
- c) Een hogere buitentemperatuur verhoogt de luchtweerstand.
- d) De luchtweerstand maakt steeds een hoek van 90° met de lift.

## 3. Hoe laat je als piloot ATC weten dat je bijvoorbeeld om technische redenen niet aan een instructie kan voldoen?

- a) Unable to comply.
- b) Unable to execute.

- c) Cannot comply.
- d) Cannot execute.

## 4. Wat is correct over negatieve G-krachten?

- a) Er stroomt teveel bloed richting de voeten, je riskeert zuurstoftekort in de hersenen.
- b) Je riskeert te hoge bloeddruk in de hersenen en risico op bloedingen.
- c) Het samenknijpen van de spieren in je benen helpt het effect te verhelpen.
- d) a en c zijn juist.

## 5. Waar vind je bij het vliegen in de bergen "rotoren"?

- a) Windafwaarts van de berg of bergkam, beneden de top.
- b) In "mountain waves", boven de top van een berg en verder windafwaarts.
- c) Windopwaarts van de berg, door de stijgende luchtmassa.
- d) a, b en c zijn juist.

De antwoorden vindt u op pagina 15

## AGENDA 2024

Info: Geert Lemmens

16 december 2023

Winter BBQ

7 Jan. 2024

Nieuwjaarsreceptie

Febr. 2024

Air Force Museum & Tiger Museum

10 febr. 2024

AED / Reanimatie

20 febr. 2024

Social Event - Special actions C130

Mrt. 2024

ASML

April 2024

Gelegenheidsbezoek Kleine Brogel

16 april 2024

Social Event

April 2024

Piaggio- en Broussard weekend

April / mei 2024

Bezoek ASL Antwerpen  
Bezoek Stampe museum EBAW

Mei 2024

Rally-team de Rooy

Mei 2024

Bezoek Fort van Eben

Mei 2024

UAC Eurocontrol

4 Mei 2024

Veiligheidsoefening

Juni 2024

Sanicole Vliegrally

Juni 2024

Langste Dag Bantheville

21 en 22 sept 2024

Airshow

December 2024

Winter BBQ

## PROJECT RUNWAY

Tekst: Ron van Glabbeek



# “BEVERLO RADIO”....., REQUEST RUNWAY IN USE...?!



Na jaren van beraad is er het afgelopen jaar dan eindelijk besloten om de runway 08/26 te vernieuwen. De oude runway dateerde van rond de 90-er jaren en vertoonde ernstige slijtage.

Om een veilig gebruik van de runway veilig te stellen was een vernieuwing hoognodig.

Terwijl de meeste van ons met verlof waren, gezellig met een lekkere koude pint op het terras zaten ofwel bezig waren met de ondersteuning en/of organisatie

rondom de Airshow van Kleine Brogel, werd er op de achtergrond hard gewerkt om onze runway binnen de geplande tijdspanne van 3 weken te vernieuwen.

Op zaterdag 02-09-2023 ging de eerste spade de grond in om de vernieuwde runway vervolgens op 19-09-23 weer op te leveren.

**Op de volgende pagina's een aantal beelden die wij jullie niet willen onthouden..**



Runway 08 vóór vernieuwing



Runway 26 vóór vernieuwing



Losfrozen van de huidige asfaltlaag



Vlaktrekken



Vonst uit WWO I

[https://m.hbvl.be/cnt/dmf20230905\\_93591990](https://m.hbvl.be/cnt/dmf20230905_93591990)



Uitmeten en vlaktrekken



De walsen staan in de aanslag



De eerste meters



**Bevoorrading van de asfaltermachines**



**Halfweg**



**Asfalteerwerk voltooid**



**Nummering en belijning**



**Treshold RNWY 26**



**Volledige belijning**



**Zoals hij was**



**en zoals hij nu is**

# CLUBNIEUWS

Tekst: Geert Lemmens & Ron van Glabbeek



## Kerstreces

De club (clubhuis, hangars en vliegveld) is gesloten van zaterdag 23 dec. t/m 1 jan. 2024.

Dinsdag 2 januari 2024 gaat de club weer open.

## Project RWY

De vernieuwing van de RWY is inmiddels al enkele maanden een feit. De werken zijn binnen het afgesproken tijdsbestek uitgevoerd.

Leggen van asfalt, aanwerken van de boorden en verfwerken zijn goed uitgevoerd. Het gezaaide gras rondom de RWY is goed uitgeschoten, maar is nog erg kwetsbaar.

Om te voorkomen dat het uitschietende gras kapotgereden wordt, als de baan bij willekeur wordt opgereden of verlaten, zijn er 3 plaatsen met pionnen gemarkeerd waar de RWY over rubber platen kan worden opgereden of verlaten.

Aan het begin van RWY 26 is reeds een kleine herstelling aan de baan uitgevoerd, omdat er een stuk rubber in het asfalt bleek te zitten, dat zich afstootte van het asfalt.

## Project herstelling van het dakterras

De groep infrastructuur heeft aanbesteding gedaan om het dakterras opnieuw waterdicht te maken. Door uiteenlopende redenen is dit echter nog niet gebeurd en zijn we in de winterperiode terecht gekomen die zich niet leent om een dak open te leggen.

Wordt vervolgd.

## Project Hangars

Zoals aangekondigd zou hangar 6, tegelijkertijd met de werken aan de RWY, worden geïsoleerd. Voordat men met de werken zou beginnen is er een

sterkteberekening gemaakt van de dragende structuur van hangar 6. De uitkomst was teleurstellend. Om het dak bestand te maken voor extra gewicht en windbelasting moet de structuur verstevigd worden. De overhangende takken achter hangar 6 waren reeds door Bos en Natuur verwijderd.

Omdat werken aan de hangars onderhevig is aan "meldingsplicht of aanvragen" is besloten om de renovatie / vernieuwing van de hangars in één project te steken en dat in 2 fasen uit te voeren.

## Project opritten naar de hangars

In de offerte van de vernieuwing van de RWY was eveneens opgenomen om de oprit(ten) naar de RWY in een 2e fase uit te voeren. Dit is voorzien in waterdoorlatende elementen. Hiervoor moet echter ook een vergunning worden aangevraagd.

## Project Rooien van bomen die door het uitschuivingsvlak van de RWY zijn gegroeid.

Om niet voor onverwachte verrassingen te komen staan hebben we DGLV gevraagd om de uitschuivingsvlakken van de RWY te komen meten, voordat de werken aan de RWY zouden beginnen. Na meting bleek dat de dennen aan de noordkant van het terrein op verschillende plaatsen te hoog zijn geworden. DGLV gaat akkoord om met dispensatie verder te vliegen als er een acceptabel uitvoeringsplan wordt voorgelegd. Boswachter Ernesto Zvar heeft toegezegd dat dit rooiwerk in de volgende aanbesteding wordt opgenomen en dat de uitvoering waarschijnlijk in juni 2024 plaatsvindt. In overleg met DGLV proberen we het project z.s.m. af te laten werken.

## UAS 20,30,40, 90, 91

De UAS-zones en het gebruik ervan zijn in samenwerking met DGLV, ATC Kleine Brogel, Comops



Air, Comops Land, het Kamp van Beverlo en een delegatie van Aeroclub Sanicole tot stand gekomen.

Tot op heden, kunnen we mede door de steun van de genoemde partners terugblikken op een geslaagde samenwerking. Wij worden steeds betrokken in de toekenning van de aangevraagde UAS-zones. Bij iedere toekenning wordt rekening gehouden met de wensen van onze Aeroclub.

### **PJE Hechtelseheide (Simba 11) PJE Hoeverheide (Simba 12)**

Aan de zuidkant van Sanicole zijn 2 para-dropzones ingepland.

Het militaire planningsbureau voor o.a. paradij operaties heeft het voorstel gedaan om een continue SPAC in te voeren voor Simba 11 en 12, die ten zuiden van het circuit van EBLE liggen. D.w.z. dat ze op eender welk moment kunnen droppen. Men heeft hierover de mening van ATC Kleine Brogel, Kamp van Beverlo en Aeroclub Sanicole gevraagd. Alle drie de partijen hebben gemotiveerd waarom dat het voor hen geen aanvaardbare optie is.

Als de situatie ongewijzigd blijft, is het zaak om de regels goed te volgen om de veiligheid te waarborgen en om geen extra beperkingen opgelegd te krijgen.

### **Kijk.... Deze heeft het begrepen....!!**



### **Mode S Transponder mandatory in the EBKT RMZ/TMZ**

In close coordination with Skeyes and EBKT Aerodrome the following will become applicable for all Aircraft Operators using the EBKT RMZ/TMZ.

As of 28/12/2023 (AIRAC AMDT 013/2023. Effective: 28 DEC 2023), the carriage and operation of a Mode S transponder is mandatory (\*) for all aircraft operating in the EBKT RMZ/TMZ.

As of this date, aircraft carrying only a mode C transponder will no longer be authorised to fly in the EBKT RMZ/TMZ.

(\*): an exemption to this rule may be granted for a single flight to a maintenance facility, provided that the request is made before the flight, to the Kortrijk AFIS (TEL +3256362044).

The AIP Belgium and Luxembourg will be updated accordingly. Please consult the updated version of the EBKT Airport Safety briefing.

### **Belgische Verkeersleiding introduceert Listening Squawks 5101**

De Belgische verkeersleidingsorganisatie Skeyes heeft besloten om per 7 september 2023 de **Frequency Monitoring Code (FMC) 5101** in te voeren. Dit stelt piloten in staat om de frequentie uit te luisteren zonder daadwerkelijk op te roepen. Hierdoor kan de piloot focussen op het aviate en navigatie gedeelte van de vlucht.

De FMC is geen verzoek voor FIS maar informeert de FIC controller dat de VFR-vlucht luistert op de FIC frequentie en steeds bereikbaar is. Het doel is om de drukte op de frequentie te verminderen en de werkdruk voor zowel controllers als piloten te verminderen.

Voor elke piloot van een met mode S uitgerust vliegtuig binnen de Belgische FIR (exclusief Luxemburg) die geen behoefte heeft aan FIS maar bereid is om zich op de hoogte te stellen van het verkeer op de frequentie om op die manier de situational awareness te verhogen terwijl de piloot tegelijkertijd bereikbaar is voor de FIC-controller.

Vanaf 7 september 2023 in de Belgische FIR (met uitzondering van Luxemburg);

- 7000 Niet in contact met een ATS Unit
- 2000 In tweezijdig contact met een ATS Unit
- 5101 Monitoring en steeds bereikbaar op de FIC frequentie

Link naar het officiële document:

<https://mobiliteit.belgium.be/nl/publications/asil-2023-02-frequency-monitoring-code-5101>

# NIEUWE AANWINST

Tekst: Ron van Glabbeek

## Het een brengt het ander...

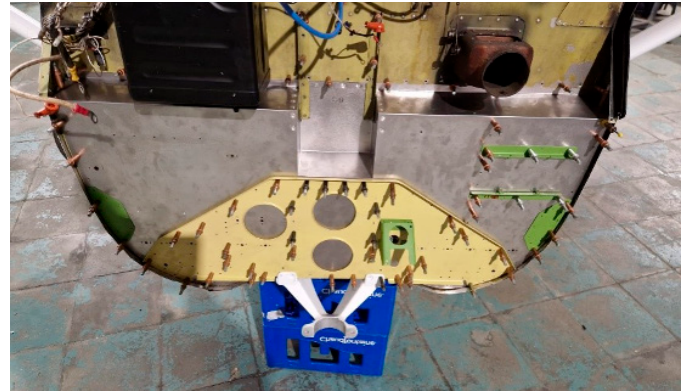
Naar aanleiding van een harde landing op 26 augustus met de D-EBLE, waarbij het toestel door zijn neus wiel zakte en niet meer luchtwaardig bleek te zijn, hebben we ervaren hoe afhankelijk onze club is van onze vliegtuigen. Al gauw werd duidelijk dat de schade aan de D-EBLE groter was dan aanvankelijk gedacht en een langdurig reparatieproces eraan stond te komen waardoor de D-EBLE enige tijd uit de roulatie zou zijn. Om een en ander te bespoedigen heeft Wim Marchal de leiding van het herstelproject op zich genomen.

Na duidelijkheid van de verzekeraar en na een gedetailleerde technische inspectie, een kostenanalyse en het bekijken van het reparatietraject, is besloten de D-EBLE nieuw leven in te blazen en hem in eigen beheer te laten repareren. De vraag was echter wie deze taak op zich kon en wilde nemen en dit binnen een redelijke termijn en een redelijk budget wilde uitvoeren. Na contact te hebben opgenomen met verschillende reparatiebedrijven, offertes te hebben ontvangen en deze met elkaar te hebben vergeleken, bleek al snel dat het onderbrengen van de volledige reparatie bij één partij te kostbaar zou zijn en is besloten de taken te verdelen. Het reparatietraject is o.a. voorgelegd aan CAO Sud-West en Volentes het onderhoudsbedrijf, dat het onderhoud van D-EBLE verzorgt, en beide partijen konden zich vinden in onze beslissing.

Om de kosten zoveel mogelijk te drukken, zou het meest ideale scenario zijn om het toestel niet te hoeven verplaatsen en een partij te vinden die het plaatwerk op locatie kan en wil komen repareren en het werk nadien mag certificeren. Na diverse instanties en personen te hebben benaderd, zijn we uiteindelijk bij Cycloon Holland (EHBK) terechtgekomen, die bereid was de structurele schade op locatie te herstellen. We hebben hen toen uitgenodigd voor een inspectie en een prijsopgave, en toen duidelijk werd dat de werken en kosten binnen een redelijke tijd en budget pasten, hebben we groen licht gegeven voor de reparatie.

PMM heeft het scheuronderzoek en metingen op de motor uitgevoerd en gelukkig waren de uitslagen positief waardoor direct met de revisie van de motor kon worden begonnen. Vrijwel gelijktijdig is ook de propeller voor reparatie en revisie bij MT binnengebracht, en ook hier bleek de minieme schade aan de propellertip geen bezwaar te zijn voor revisie. Zowel de motor als de propeller zijn inmiddels klaar en nu is het wachten op de herstelling van de overige (plaat) delen waaronder het neusbeen, het voorwiel, de onderkant van de firewall, de onderste motorkap en de deuk in het aanvalsboord.

Karel Vranken heeft de vleugeltip hersteld, die niet meer van nieuw is te onderscheiden. Op het moment van lezen, zullen de meeste reparaties voltooid zijn en zal het toestel bij Cycloon staan om (gedeeltelijk) gespoten te worden. Na afronding van deze werkzaamheden moeten er nog een enkele administratieve handelingen plaatsvinden, zodat het toestel hopelijk in de loop van januari 2024 weer operationeel zal zijn.



Plaatwerk onderkant firewall weer als nieuw



Aanvalsboord en vleugeltip geheel gedemonteerd om uit te deuken, inspectie uit te voeren en weer terug te plaatsen

De situatie met de D-EBLE heeft ons doen inzien hoe precair het is wanneer 50% van onze vliegtuigvloot uitvalt en welke ongemakken dat met zich meebrengt. Plotseling geen back-up toestel meer, geen toestel meer om rondvluchten mee te doen, terwijl juist dan iedereen tegelijk wil gaan vliegen. Voor degenen zónder of met te weinig ervaring op de Robin betekent dit óf een tijdje niet vliegen óf zich zo snel mogelijk laten uitchecken door Geert. Zelfs in dit laatste geval moeten rondvluchten met derden even in de wacht worden gezet omdat de performance van de Robin het niet toelaat om met 4 volwassenen een rondvlucht te maken.

Het incident met de D-EBLE heeft ons min of meer gedwongen om eens om ons heen te kijken of een derde toestel een optie zou kunnen zijn,

want mocht een vergelijkbare situatie zich ooit weer voordoen, dan zijn we als vliegclub in ieder geval niet vleugellam en kunnen we doorgaan met de essentie van onze club, namelijk vliegen!

Oorspronkelijk, en als dit incident zich niet had voorgedaan, zou dit toestel sowieso tijdelijk uit de running worden genomen, omdat de motor al zo'n 600 uur "on-condition" vloog. De motor liep weliswaar nog prima, maar ergens stopt het een keer. Om te vermijden dat dit gedwongen revisie moment midden in het vliegseizoen zou vallen, was al besloten om de motor medio november 2023 te laten reviseren.

We hadden in gedachte om deze periode te overbruggen met een huurtoestel, maar nu werden we plotseling voor een voldongen feit gesteld en moest er heel snel een versnelling hoger geschakeld worden. Tijdens onze intensieve zoektocht naar een huurtoestel, bleek al snel dat dit niet zo eenvoudig was, terwijl de beschikbare toestellen vaak niet aan onze voorwaarden voldeden.

Sterker nog, de vraag naar huurtoestellen is momenteel zó groot dat beschikbare toestellen

binnen no-time verhuurd zijn, wat overigens ook geldt voor vliegtuigen die te koop staan. In de afgelopen maanden hebben we 4 potentiële toestellen bekeken, waarvan de laatste hebben aangekocht.

De overige toestellen die we hebben bezocht en bekeken zijn een:

- C172 in Wipperfürth, Duitsland door Geert-Luc-Rob = afgewezen vanwege motorproblemen
- C172 in Oslo, Noorwegen door Geert-Rob = afgewezen vanwege corrosie en verborgen gebreken
- C172 in Aix Les Miles, Frankrijk door Geert-Bart = afgewezen vanwege papieren niet in orde
- C172 in Seinäjoki, Finland door Geert-Wim = toestel in orde

Het toestel dat we hebben aangekocht staat momenteel nog in Finland voor zijn jaarinspectie, en zodra de papieren nogmaals zijn gecontroleerd, is het toestel klaar voor zijn ferryvlucht naar België. In de eerste weken zal het toestel nog onder de Finse registratie vliegen, waarna het zal worden omgedoopt naar een Belgische registratie.

### Hieronder meer info over de nieuwe aanwinst:



**Plane:** Cessna 172 Skyhawk SP  
**Current registration:** OH-EPI  
**Year of construction:** 2002  
**Airframe TTSN:** 5900  
**Engine:** Lycoming IO-360-L2A  
SMOH 80hrs

#### General info:

- Always under CAMO
- No corrosion
- Wheelpants included
- Fresh status list / ARC
- Well maintained
- New Seatbelts
- Normal wear
- Always hanqered

#### Avionics:

- Bendix King KMA 28 Audio Panel
- Bendix King KMD 55 MFD Moving Map
- Bendix King KLN 94 IFR GPS
- Bendix King KAP 140
- Autopilot (Heading)
- Bendix King KT 76C Transponder
- Nav/Comm #1 Bendix King KX 155A w/glideslope
- Comm #2 Trig TY96 Slimline 8.33 kHz
- ELT
- 1st Garmin G5 Att + GPS
- 2nd Garmin G5 DG/HSI
- OAT / Digital Clock

## VFR & TABLET

Tekst: Ron van Glabbeek - bron: AOPA.NL

### Het gebruik van een tablet aan boord tijdens het VFR vliegen

Sommige piloten vliegen zonder Navigatie APP. De vraag is of dit een goed idee is? Uit een recente studie van de Britse CAA blijkt dat een heel groot deel (ca 85%) van de Airspace Infringements had kunnen worden voorkomen als de piloot goede Navigatie APP aan boord had gehad en daar gebruik van had gemaakt. Wellicht moeten we eens kritisch kijken naar het romantische idee van vliegen zonder elektronische hulpmiddelen?

De vraag waarom men geen Navigatie APP aan boord heeft wordt veelal niet echt duidelijk. Vaak is men zich er niet van bewust dat iedere vlucht kan leiden tot een Airspace Infringement. Vliegers in Nederland maken er meer dan 400 per jaar! Sta daar even bij stil. Sommige daarvan zijn ernstig. Andere zijn onbegrijpelijk en worden veroorzaakt door vliegers die thuis zijn op de luchthaven waar het luchtruim wordt geschonden.

Wat men zich vaak niet realiseert is dat de Navigatie APP meer doet dan alleen de route naar het volgende waypoint aangeven. Vraag eens iemand van de club of een mede vlieger wat deze Apps allemaal kunnen. Een demonstratie geeft al snel aan dat er allerlei Pop-ups kunnen worden ingesteld die waarschuwen voor een bepaald luchtruim en verboden of beperkt luchtruim: Denk bijvoorbeeld aan TRA's, TMZ, RMZ, TSA, TMA's, CTR. TGB en andere activiteiten die in NOTAM's staan. Je kunt de APP zien als een vangnet voor het geval je je even vergist of je de Notam toch niet zo goed hebt gelezen.

Neem het voorbeeld van een collega enige tijd niet gevlogen had en weer actief wilde gaan vliegen. Hij keek naar de ICAO kaart van Nederland en een groot deel van zijn plezier was al weg door de gecompliceerdheid van ons luchtruim. Hij nam een abonnement op een bekende Navigatie APP op zijn iPad. Hij plaatste deze op een handige duidelijk zichtbare plek in de kist. Hij deed de vluchtvoorbereiding met behulp van de kaart en de Navigatie APP samen. Dat leek hem een goede combinatie. Hij was verrast over de mogelijkheden van de bekende Navigatie APP. In de DEMO mode kon hij de vlucht virtueel vliegen om te kijken wat hij zou tegenkomen. Voor hem als minder frequente vlieger was dit ideaal. Hij gebruikte zijn eigen tablet om zeker te zijn dat de instellingen bleven zoals hij deze had ingesteld. Hij had een keer de iPad van de club gebruikt maar zag dat de door hem ingestelde user-waypoints opeens verdwenen waren en de instellingen gewijzigd. Hij had zich goed verdiept in de instellingen voor de planning en de navigatie en wist ook dat je andere apparaten zoals Flarm, Skyecho 1 en 2, Pilotaware en andere op de iPad

kon aansluiten om zijn veiligheid verder te vergroten. Door gebruik van deze toevoegingen kan je immers het vliegverkeer in jouw omgeving zien. Van een vriend leende hij een dergelijk apparaat dat genoemd staat in deze lijst en hij kon ander verkeer prima in zijn omgeving volgen. VFR vliegen betekent natuurlijk wel dat je naar buiten moet blijven kijken en daar komt bij dat niet iedereen een transponder aan boord heeft.

Al snel ontdekte hij dat je de alarmen die je kunt instellen eigenlijk alleen moet gebruiken voor onverwachte situaties. Hij heeft radio aan boord en vliegt altijd met een transponder. Die RMZ en TMZ hoefde hij dus niet voor de geplande route in te stellen. Dat vliegt een stukje rustiger.

### Enkele tips bij de instellingen van de Navigatie APP:

De truc bij het gebruik van Navigatie APP's is om niet te worden afgeleid door apparatuur in de cockpit, het gaat immers om veilig vliegen en waarom zou je de waarschuwingen tijdens het vliegen niet beperken tot de noodzakelijke?

De meeste FI's zullen aanraden niet tot aan de rand van een CTR of TMA of ander gebied met beperkingen te vliegen en waar mogelijk twee mijl lateraal of 200 voet verticaal van het gereguleerde luchtruim vandaan te blijven. Je kunt dit als buffer instellen om nerveuze situaties te voorkomen.

De Navigatie APP zal tijdens de vlucht het situationeel bewustzijn verbeteren met inbegrip van "ander verkeer", maar dat verandert niets aan het algemene proces van vluchtvoorbereiding. Er moet nog steeds rekening worden gehouden met de discipline van zelfcontrole van (I aM SAFE) (documenten en vervaldata, enz.), Notam en weer, brandstofberekeningen, M&B en prestaties en gegevens van de kist waar je in gaat vliegen.

Als je een eenvoudige GPS of een Navigatie APP gebruikt, is het de moeite waard om af en toe te controleren of je nog steeds de officiële NOTAMS (zie [homebriefing.nl](http://homebriefing.nl)) en een weerapp kunt gebruiken en de nodige paswoorden ergens hebt opgeschreven, om een route te controleren, zelfs voor een testroute.

Uit ervaring weten we dat op een afgelegen veld zonder WIFI en een slechte ontvangst soms de enige manier om de vlucht voor te bereiden een desktop computer is. Dit is dan niet het goede moment om te ontdekken dat je je wachtwoord bent vergeten of niet bij je hebt.

De meeste voorbereidingen kunnen met een Navigatie APP gemakkelijker, elektronisch, grafisch

en, wat de meeste piloten betreft nog beter, sneller op het scherm worden gedaan, maar de goede vluchtvoorbereiding moet nog steeds gebeuren. Een Airspace Infringement kan zomaar gebeuren als je toevallig even jouw Navigatie APP niet hebt geüpdate en de laatst beschikbare data niet in de Ipad zijn ingevoerd. In het recente verleden zagen we dat veel TRA's en TGB en RAT's in NOTAMS verschenen. Deze zijn na een update in de Navigatie APP opgenomen en voor de piloot tijdens de planning beschikbaar. Dat maakt het lezen van relevante NOTAM's gemakkelijker. Dus moet voor iedere vlucht de Navigatie APP geüpdate worden. Als het goed is krijg je voor de reguliere update een waarschuwing.

Voor het vliegen moet de discipline worden aangeleerd om GPS-gebruik te integreren met traditionele VFR-navigatie, zodat het overschakelen tussen beide zo soepel mogelijk verloopt. Zelfs als GPS-satellieten 365/24/7 ongestoorde signalen blijven uitzenden, raken tablets oververhit en vallen ze soms uit; ze kunnen soms snel leeg zijn. Het kan dus zijn dat de GPS plotseling uitvalt. Dit gebeurt altijd op een onhandig moment. Voordat je voor een vlucht met de vluchtplanning begint zou je "Threat and Error Management (TEM)" in kunnen toepassen. Wat doe ik als... (niet beperkt to het gebruik van de Navigatie APP)

Hoe zit het met het meenemen van een officiële papieren kaart (waar je in de kist ook bij kunt) in de cockpit? Een papieren kaart is wel een geweldig vangnet. Bij vluchten binnen Nederland is een recente papieren kaart naast de Navigatie APP aan te raden. Voor vluchten die langer zijn en naar bv buitenlandse bestemmingen gaat, is een tweede Ipad of een andere back-up noodzakelijk. Ook kan je in geval van nood en als back-up op een telefoon de route gemakkelijk invoeren. Je hebt immers een speciale functie op jouw GPS APP waarin je routes kunt opslaan en op jouw reserve apparaat weer kunt inlezen. Jouw GPS APP abonnement is vaak voor meerdere apparaten.

Het komt zelden voor dat Navigatie APPs hun kaarten niet om de 28 dagen, samenvallend met officiële updates (bekend als de AIRAC-cyclus) updaten. Het kan zijn dat je de GPS-App moet openen terwijl je verbonden bent met het internet om een update van kaart en gegevens te krijgen. Een internetverbinding met de Navigatie APP heb je dus voor elke vlucht nodig. Dit niet alleen voor Notam en het weer maar zeker ook om te controleren of er kaartupdates/data updates zijn. Een regelmatige update is dus essentieel. Bij de meeste Navigatie APPS is dit snel en kost weinig moeite.

De weersinformatie op de Navigatie APP is steeds beter. Gebruikers van de Navigatie APP benutten het gedeelte waar weersinformatie wordt gegeven niet of slechts gedeeltelijk. Dat is jammer want de gegevens

heb je bij je dus waarom zou je er niet even naar kijken? Voor een update is verbinding met het internet noodzakelijk en volstaat vaak een telefoonverbinding. Als je geen internetverbinding hebt geeft de Navigatie APP het weer volgens de laatste upload. Je kunt regen, zicht, METAR en TAF, windcondities, en waar beschikbaar de GAFOR op jouw scherm krijgen. Ook zijn er dwarsdoorsnedes van het luchtruim en het weer tijdens de geplande vlucht. Geweldig toch...

Een dan nog even een tip m.b.t. de route plannen: Vergeet niet dat het risico van een frontale airprox door het gebruik van de GPS APP kan toenemen als je een route precies tussen twee 'voor de hand liggende' punten kiest die veel andere vliegers ook kiezen. Met name waypoints als vliegvelden, navigatiebakens (voor zover deze er nog zijn) of 'coasting out of in'-punten of bijvoorbeeld IFR navigatiepunten die veel voor VFR navigatie worden gebruikt. Dus hier en daar minder voor de hand liggende punten kiezen is wel een overweging. Als je een route goed hebt gepland kan je ver van luchtruim blijven waar je niet mag komen of niet wil zijn. Dat voorkomt stress tijdens het vliegen maar ook achter de schermen van de verkeersleiders. De kans op airspace infringements neemt dan ook af.

De Navigatie APP kan zo worden ingesteld dat je ruim voor het binnenvliegen van nieuw luchtruim de nieuwe ATC kunt informeren dat je eraan komt en wat de intenties zijn. Vaak hebben deze het vliegplan al voor zich (vaak overigens ook niet) en hebben geen nadere uitleg nodig. Tijdig melden is altijd handig en verstandig. Let wel op dat FIS niet automatisch wil zeggen dat je voor alle gevaren een waarschuwing krijgt. Dat is vaak alleen "indien mogelijk". Dat wil dus zeggen dat je zelf moet uitkijken. De eerder genoemde toevoegingen aan de GPS APP kunnen daarbij helpen.

**Maar VFR vliegen blijft altijd naar buiten kijken!!**





## De onzekere toekomst van AvGas 100LL

Een groot deel van de GA vloot (circa 30%) heeft AvGas 100LL nodig om veilig te kunnen vliegen en om te voldoen aan de technische voorschriften van het vliegtuig en de motor. Het vliegen met andere brandstoffen is alleen toegestaan als er een expliciete toestemming en een Supplemental Type Certificate (STC) is afgegeven. De geschiktheid van andere brandstoffen moet op de TCDS (Type Certificate Data Sheet) zijn opgenomen.

Het vliegtuig moet geschikt zijn om andere brandstoffen in de tanks te hebben en de brandstofleidingen en pakkingen moeten tegen de corrosieve eigenschappen van de brandstof bestand zijn. De loodvrije brandstoffen 91UL en 94UL hebben een lager Motor Octane Number (MON), dus dat kan (zal) de performance van de motor veranderen ten opzichte van 100LL.

Inmiddels hebben naast GAMI (met G100) ook andere brandstofblenders een brandstof die 100LL zou kunnen vervangen in ontwikkeling. Tijdens gesprekken met GAMI (*General Aviation Modification Inc.*) werd duidelijk dat wij deze brandstof voorlopig niet in Europa zullen kunnen kopen. Swift heeft 100R in ontwikkeling en verwacht deze brandstof in de komende jaren op de markt te kunnen brengen. Wanneer precies is onduidelijk. Ook Shell werkt aan een vervanger van 100LL en komt met 100VLL op de markt. Deze brandstof, met een TEL-component die net onder de minimumgrens van de European Chemical Agency (Acha) ligt, zou vrij snel op de markt beschikbaar kunnen zijn. Dit zou wellicht een tijdelijke oplossing kunnen bieden. Er moet dan wel een mogelijkheid zijn om TEL (*Tetraethyl Lead (Antiknock agent)*) te gebruiken in het raffinage of blending proces. Ook 100VLL AvGas bevat echter nog steeds een kleine hoeveelheid TEL.

Bij de firma Swift is een FAA STC voor het gebruik van 94UL te koop ('Forever AvGas STC' genaamd) met alle bijbehorende stickers en benodigde

materialen. Ook hier is weer aan de orde dat slechts een deel van de GA vloot gebruik kan maken van 94UL. De uitwisselbaarheid en mengbaarheid van de verschillende brandstoffen is eveneens nog onzeker. Op de website van [SwiftfuelAvGas.com](http://SwiftfuelAvGas.com) is te achterhalen of een bepaald GA vliegtuig op 94UL mag vliegen en of het kopen van een STC mogelijk is. De prijs van deze STC (voor de VS) is ca. 100\$. Of en hoe deze Amerikaanse STC's worden omgezet in een EASA approved STC is nog onderwerp van gesprek. Of deze STC ook geldt voor alle onderdelen die met brandstof in aanraking komen, moet nader worden bekeken.

Zeker is in ieder geval dat de productie en de distributie van 100 Octaan brandstoffen zonder TEL nog tijd gaan kosten en verwachten dat deze brandstoffen binnenkort beschikbaar zijn lijkt ons vrij optimistisch.

Naast de technische en chemische uitdagingen is ook de feitelijke beschikbaarheid van 91 en 94UL nog een vraagstuk. De leveranciers zeggen dat klaar te zijn om te leveren. De vliegvelden moeten in veel gevallen extra brandstofvoorradetanks hebben of aanleggen om deze brandstof op te slaan. Dat is een kostbare zaak. Deze tanks moeten aan veel overheids- en gebruiksvoorschriften voldoen. Veel vliegvelden hebben niet de financiële middelen om dit soort investeringen te doen. Daarom is het vervangen van 100LL door bijvoorbeeld 94UL een lastige afweging voor de vliegvelden. Het probleem blijft dan overeind dat circa 30% van de vloot een belangrijk deel van de 100LL verbruikt en dus ook het grootste deel van de brandstofomzet genereert. Ieder vliegveld zou een inventarisatie moeten maken om te weten welk deel van de vloot welke brandstof nodig heeft. Dit is een dilemma waar de GA-sector een oplossing voor moet bedenken.

AOPA stelt dat AvGas 100LL beschikbaar moet blijven totdat er een goedgekeurde vervanger beschikbaar is.

In Nederland, maar ook in verschillende buitenland, gebruikt men MoGas (Motor Gasoline). Het is van belang dat de distributeur en de gebruikers zeer zorgvuldig met deze brandstof omgaan. Het transporteren van MoGas is al een onderwerp apart. Sommige containers zijn niet gemaakt voor vervoer van vliegtuigbrandstof en zijn van materiaal dat niet per se voldoet aan de gestelde eisen. Daarnaast zit er in MoGas soms alcohol waarvan bekend is dat deze afsluitingen en ander componenten van rubber en plastics en composieten kunnen aantasten. Controle van de brandstof op alcohol is essentieel.

Het gevaar van ijsafzetting in de carburateur is bij MoGas groter door de hogere verdampingsnelheid van deze brandstof. Voorts kan bij verschillende weertypen een zogenoemde 'vapour lock' optreden. MoGas absorbeert meer warmte en door het snel koelend effect in de carburateur kan een vapour lock sneller optreden dan bij bv. 91 en 94UL of 100LL.

Het gebruik van MoGas boven de 26 graden buitentemperatuur en bij vluchten die hoger gaan dan 6000 ft, wordt afgeraden. MoGas is niet voor alle vliegtuigen en omstandigheden geschikt. Het in de tanks laten van MoGas als het vliegtuig langere tijd niet wordt gebruikt, is af te raden. Ook voor gebruik van MoGas moet een STC aanwezig zijn. Deze is te krijgen via autofuelstc.com

Wat doet IAOPA Europe? Er wordt nauw samengewerkt met brancheleden waaronder GAMA (GA-fabrikanten), EAS (Europe Air Sports), EBAA (European Business Aviation), EHA (European Helicopter Association), ERAC (Europese regionale luchthavens), ECOGAS (GA-specialistische bedrijven) en IAAPS (vliegscholen voor luchtvaartpersoneel) om een redelijke oplossing voor dit probleem te vinden.

Wat kan een vlieger/vliegtuigeigenaar doen? Uitzoeken of het vliegtuig nu al op loodvrije 91 of 94UL kan vliegen en overleggen met de exploitant van de thuisbasis of er alternatieven voor AvGas

(betaalbaar) beschikbaar gemaakt kunnen worden.

Een aantal leveranciers van AvGas heeft een uitzondering aangevraagd op het importeren van TEL voor de productie van AvGas 100LL na de ingangsdatum van het TEL importverbod. (1 mei 2025) Hierop wordt in de eerste helft van 2024 een standpunt van de European Chemical Agency verwacht. Van die uitspraak zal afhangen of er in de EU nog AvGas 100LL geproduceerd kan worden en of er dus na deze datum nog gevlogen kan worden op TEL houdende brandstof. In het slechtste geval moet AvGas 100LL uit de VS worden geïmporteerd (want TEL mag dan niet meer geïmporteerd worden, maar brandstof waarin het opgenomen zit, nog wel...). Dat zou dat de absurde situatie veroorzaken dat er op 100LL gevlogen blijft worden en er veel extra (scheeps)brandstof moet worden verstookt om 100LL hier te krijgen. Het milieu zou daarbij meer schade oplopen dan nu het geval is.

Duidelijk is dat vliegers en vliegtuigeigenaren natuurlijk ook van TEL af willen en graag meewerken aan een redelijke en betaalbare oplossing.

De komende maanden zal een oplossing dichterbij brengen. AOPA laat zich samen met de andere sectorpartijen horen en zal de vorderingen en ontwikkelingen regelmatig aan de achterban laten weten!

## OPLOSSINGEN

- 1) c. omdat zo de motor regelmatig draait.
- 2) c. omdat een hogere temperatuur de lucht ijler met als gevolg een lagere luchtweerstand.
- 3) a. dit is de correcte uitdrukking volgens de radio phraseologie, de andere antwoorden mag je eigenlijk niet gebruiken.
- 4) b. bij negatieve G's wordt het bloed richting hersenen gestuwd met dit gevolg - a en c gaan beiden over positieve G-krachten.
- 5) a. Dit is hetzelfde effect als in Leopoldsburg bij noordelijke wind die over de bomen/hangars stroomt en boven de runway turbulentie veroorzaakt, maar dan op véél grotere schaal.

# EINDE VOOR ROBIN AIRCRAFT

Tekst: Ron van Glabbeek - Vertaald uit: Flieger magazine 23-11-2023



## Rechtbank gelast liquidatie

De afwikkeling van Robin Aircraft is besloten. De handelsrechtbank op het hoofdkantoor van Robin Aircraft in Dijon, Frankrijk, heeft op 20 november 2023 de gerechtelijke liquidatie met onmiddellijke ingang bevolen. De Franse vliegtuigbouwer moet al zijn bedrijfsactiviteiten stopzetten.

Volgens het Franse recht wordt er een liquidator aangesteld die probeert zoveel mogelijk geld te winnen uit het resterende bezit van het bedrijf om openstaande schulden bij crediteuren en leveranciers te voldoen. Volgens een rapport van de Franse krant "Les Echos" is een in Parijs gevestigde curator sinds september 2023 op zoek gegaan naar een koper. Hoewel drie geïnteresseerden zich hebben gemeld, is er geen overeenkomst tot stand gekomen. Ook hebben de rechters van de handelsrechtbank in Dijon geen van de voorgestelde herstructureringsplannen geaccepteerd.

## Robin Aircraft: EASA bekritiseerde defecte vleugelsparren

De beslissing is het gevolg van een zeer moeilijk jaar voor Robin Aircraft. Al in december 2022 had de Europese luchtvaartautoriteit EASA een nood-luchtwaardigheidsrichtlijn (Emergency Airworthiness Directive) uitgevaardigd vanwege defect geproduceerde vleugelsparren.

Met deze AD bleven de betrokken 25 vliegtuigen voorlopig aan de grond. Vanaf begin 2023 mochten ze met beperkingen

weer vliegen. Maar op dat moment verkeerde het bedrijf al in financiële moeilijkheden, wat ook leidde tot ontslagen in de fabriek.

## Robin Aircraft had een "beschermde" financiële status

In februari werd Robin Aircraft onder crediteurbescherming geplaatst. Volgens het Franse recht kunnen acute vorderingen tijdelijk worden opgeschort om een bedrijf in staat te stellen te herstellen. Nu is duidelijk geworden dat dit proces niets heeft verbeterd aan de situatie van Robin Aircraft.

In september veranderde de handelsrechtbank van Dijon de beschermingsstatus in een gerechtelijke invordering, die echter niet werkte. De CEO van Robin Aircraft, Casimir Pellissier, verklaarde: "De handelsrechtbank van Dijon heeft de liquidatie van Robin Aircraft bevolen en de drie voorgestelde overnameaanbiedingen vanwege onverenigbaarheid afgewezen." En verder: "Dit is een koude douche voor degenen die alleen het beste wilden en het hebben bevorderd. De hardheid van de tijd en de menselijke grenzen van alle intern betrokkenen dwingen ons op de knieën. Maar ze dwingen ons niet om op te geven."

## Materialen en reserveonderdelen blijven beschikbaar in Duitsland

Tegenover het vliegermagazine geeft Clemens Bollinger, dealer van Robin Aircraft in Duitsland, geruststelling over de beschikbaarheid van materialen en reserveonderdelen. Via een



dochteronderneming CEAPR (Centre Est Avions Pierre Robin), die al de typegoedkeuringen heeft overgenomen, blijft men goed gepositioneerd en kan aan de eisen van eigenaren van Robin- en Cap-vliegtuigen worden voldaan. Deze vliegtuigen zouden op een gegeven moment ook weer kunnen worden gebouwd. Clemens Bollinger zelf heeft nog twee vliegtuigen verkocht die nu voorlopig niet meer kunnen worden gebouwd.

Casimir Pellissier zegt verder: "CEAPR zal alle medewerkers van Robin Aircraft aan boord nemen, die de unieke knowhow die in de loop van zoveel jaren door zoveel zeer getalenteerde ambachtslieden is opgebouwd, blijven koesteren, onderhouden en bevorderen. En als op enig moment de gemeenschap van DR400- en Cap-10-liefhebbers erom vraagt en de marktomstandigheden het toelaten, zullen we klaar zijn." CEAPR is een afzonderlijk bedrijf van Robin Aircraft en levert reserveonderdelen en ondersteuning. CEAPR heeft ook de rechten op de vliegtuigen van Robin.

### **Robin Aircraft in Crediteurenbescherming**

De vliegtuigfabrikant Robin Aircraft heeft een verzoek tot crediteurenbescherming ingediend. Het bedrijf wil met deze maatregel zijn klanten, leveranciers en medewerkers beschermen.

De Franse vliegtuigfabrikant Robin Aircraft heeft een

verzoek tot crediteurenbescherming ingediend bij de handelsrechtbank in Dijon. In een openbare brief van CEO Casimir Pellissier staat dat het bedrijf zich in tijdelijke economische moeilijkheden bevindt.

### **Vliegtuigfabrikant verkeert in moeilijkheden**

Robin Aircraft is gevestigd in Dijon-Darois en staat bekend om zijn vliegtuigen van houtconstructie en de CAP-acrobatische vliegtuigen. Ook in Duitsland zijn de Robin-vliegtuigen zeer populair. In de afgelopen jaren is de vraag echter afgenomen. Volgens Pellissier kunnen er vanwege de tijdelijke administratieve obstakels vertragingen in de levering optreden. Ondanks de steun van de staat in het kader van het Franse stimuleringsprogramma voor ontwikkelingsprojecten, ziet het bedrijf zijn financiële balans als bedreigd. Crediteurenbescherming wordt in Frankrijk geactiveerd wanneer er uitzicht is op herstel bij een noodlijdend bedrijf.

### **Personeelsvermindering in januari bij Robin Aircraft**

In januari had de vliegtuigfabrikant al personeel moeten ontslaan. De aangevraagde crediteurenbescherming, genaamd "Regime de Sauvegarde", moet gezonde bedrijven die zich in tijdelijke moeilijkheden bevinden, de tijd geven om te herstellen. Pellissier verklaart ook dat het bedrijf zijn klanten, leveranciers en personeel wil beschermen.

## **LIDGELDEN EN PERSOONLIJKE VERZEKERING 2024**

*Lidgeld Koninklijke Aeroclub Sanicole wordt, na jaren ongewijzigd te zijn, dit jaar met € 20,- verhoogd. Lidgeld VVMV wordt met € 3,- verhoogd. De premie van de verzekering verandert niet. Het jaarlijks lidgeld moet uiterlijk op 31 januari van het lopend kalenderjaar betaald zijn.*

### **Werkende leden (lidgeld Sanicole + lidgeld VVMV + sportverzekering VVMV)**

Vliegend lid	(€ 240 + € 28+ € 80) € 348
Vliegend lid, eigenaar/gebruiker van privévlucht	(€ 275 + € 28+ € 80) € 383

Vanaf 65 jaar bedraagt de Sportverzekering VVMV € 65

In het lidgeld is het lidmaatschap van VVMV opgenomen. Het VVMV-Lidgeld en de sportverzekering worden door Aeroclub Sanicole gestort op de rekening van VVMV.

### **Toetredende leden**

Een toetredend lid betaalt lidgeld en sportverzekering, zoals omschreven voor vliegende leden. Indien een nieuw lid toetreedt gedurende het jaar voldoet hij / zij lidgeld voor de resterende maanden van het jaar.

De sportverzekering die wordt afgesloten door een toetredend clublid gaat 7 dagen na betaling in en loopt tot en met 31 dec. van het betreffende jaar.

### **Steunende leden**

Lidgeld vanaf € 75

Het bedrag kan contant in het clubhuis betaald worden of u kan het bedrag storten op bankrekening BE98 7351 1631 3593 t.n.v. Aeroclub Sanicole vzw

# BELGIAN AIRFORCE DAYS KLEINE BROGEL

Tekst en foto's: Rudy Verweken



Voor het eerst sinds 2018 organiseerde de Belgische Luchtmacht weer een airshow op de vliegbasis van onze burens Kleine Brogel. Het evenement begon op vrijdag met een spottersdag, op zaterdag en zondag was de vliegshow.

Onze Aeroclub levert al verschillende jaren medewerkers die uiteenlopende jobs uitvoeren gaande van ticketcontrole, programmaboekje verkoop, transport op de basis... Ook hebben we een infostand van de club om nieuwe piloten te werven.

Enkele hoogtepunten: Patrouille de France, USAF F-35 demo 'Beo', BAF F-16 demo 'Vrieske', Saab Draken en Viggen... Ook de T-6 Texan van Lieven en Carpi gaf een demo.

De temperaturen waren boven de 30° C en daarom werd er ook een hitteplan in werking gesteld met gratis drinkwater en watervernevingspunten.

In het totaal kwamen er 85.000 bezoekers op de drie dagen afgezakt naar de vliegbasis van Kee Bee.



# CLUBLID IN DE KIJKER

Tekst: Lucienne Wilting

## Wie ben je, stel jezelf kort voor?

Mijn naam is Dries Telen, 36 jaar, vader van 3 kinderen Liv (11), Lode (8) en Boudewijn (8 maanden). Naast het vliegen en het gezinsleven, tracht ik af en toe te lopen en enkele boardgames met vrienden op te pikken.



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

Van opleiding ben ik burgerlijk ingenieur wiskunde. Concreet betekent dit onder andere het leren en bouwen van de algoritme/software die aan grondslag ligt van de huidige Artificial Intelligencedatarevolutie. Na deze studie heb ik mijn tijd aan de universiteit verlengd door een doctoraal proefschrift voor te bereiden in het zo efficiënt mogelijk opzetten van experimenten voor de chemische industrie. Vervolgens was de interesse om dit ook toe te passen op drones zoals het bepalen van optimale vliegpaden.

Na deze academische periode van 7 jaar ben ik sinds 2018 aan de slag bij EY (het oude Ernst & Young) in het team dat zich bezighoudt met het uittekenen van bedrijfsstrategieën, fusies en overnames. Dit laatste

trachten we opnieuw aan de hand van algoritmes zo optimaal mogelijk te helpen onderbouwen en dit breed in zowel de publieke als private sector.

## Vanwaar komt jouw interesse in het vliegen?

De interesse om te vliegen is er reeds lang met ook een oom en neef met dezelfde interesses. De ene wijlen tijdens zijn leven in Afrika en de neef als lijnpiloot. Met de faillissementen en moeilijkheden post 2001 was dat dus voor mij niet direct een eerste keuze. Ook de militaire opties was in die jaren geen evidentie omdat de Belgische regering enerzijds niet wilde meestappen in het Joint Strike Fighter verhaal en anderzijds de vloot van 90 naar 60 F16 terugbracht. Hier wilde ik dan gaan voor de optie zoals Frank De Winne om zowel ingenieur als piloot te worden. We zijn er nu bijna via private weg en enkele omzwervingen.

Daarnaast in 2021 de knoop doorgehakt om er mee te starten nadat we jaren voorheen enkele initiatievluchten gedaan hebben onder andere in het zweefvliegen in Zwartberg. Echter aangezien ik zelf uit Leopoldsburg kom en affiniteit heb met de vliegshow van Sanicole lag de keuze voor mij voor de hand, ook naast de zeer warme ontvangst op de infodag!

## Op welk toestel les je?

Na de theorielessen, ben ik nu bezig mijn examens in Nederland te doen. Voornamelijk de combinatie met een gezin is op deze manier iets gemakkelijker en daardoor heb ik nu slechts enkel navigatie en vliegtuigtechnieken nog te doen, dit jaar hoop ik dit af te ronden. Ondertussen een behoorlijke vooruitgang in de praktijk met de Robin. De solo eind april was uiteraard een spannende ervaring! Verder nog geen al te grote plannen op vlak van trips, enkel de buurlanden en bijzonder het Verenigd Koninkrijk. Ik zou zeker graag het Kanaal eens oversteken. Ook de Nederlandse kuststreken als Zeeland en de Waddeneilanden staan op de lijst met de te bezoeken plaatsen, daarnaast sta ik open voor leuke suggesties.

## Zijn jouw huisgenoten net zo geïnteresseerd om (eens mee) te gaan vliegen?

Op vlak van gezinsleden zit er nog niet te veel interesse in maar hoop er toch enkele warm te maken voor deze hobby. Gelet op de leeftijden van de kinderen is een eigen toestel nog geen prioriteit misschien voor binnen een paar jaar maar heb er nog geen concreet plan voor gevormd.

# WIST JE DATJES

Tekst: Ron van Glabbeek



? de reparatie van de D-EBLE met rase schreden vordert en het toestel met een beetje geluk weer voor kerstmis technisch in orde is, maar de administratieve release daarna wel nog moet plaatsvinden

? het toestel naar verwachting in de eerste helft van januari weer airborne kan zijn

? het bestuur alle betrokken leden die zich hebben ingespannen om het herstel in gang te zetten en te bespoedigen, van harte bedankt

? deze situatie ons heeft doen inzien hoe precair het is als een toestel volledig uitvalt en er mede daarom is besloten om uit te kijken naar een tweede C172

? het spuurwerk naar een ander toestel ons ook heeft geleerd dat sommige adverteerders het niet zo nauw nemen met de veiligheid van een ander

? de club er na intensief spuurwerk in geslaagd is een derde toestel aan te schaffen

? dit uiteindelijk een prachtige en toekomstbestendige C172 vanuit Finland is geworden

? ook dit project niet zonder de steun en inspanningen van diverse leden had kunnen plaatsvinden waarvoor grote dank

? wij er nu meer vrede mee kunnen hebben als er zo nu en dan eens een neuswiel kapot wordt gereden. (joke)

? Kartrijn en Ronald intussen voor hun theorie-examen zijn

geslaagd?

? de club van plan is een of meerdere webcams te installeren maar mensen zoeken die ons hierin kunnen adviseren/helpen?

? Jimmy zijn pas herschilderde VL3 te koop heeft gezet en hij inmiddels een Piper warrior III RG heeft aangeschaft

? Frederick blij is om niet meer in dat "klein bakske" te hoeven kruipen

? de VL3 van Jimmy te koop staat voor belangstellenden op de website van JMB

? Wim Marshall zijn 2e Glassair project als kit verkocht heeft maar er naar alle waarschijnlijkheid iets heel moois voor in de plaats gaat komen..

? de wilde zwijnen ons tot op heden redelijk met rust laten en dat hopelijk zo blijft

? er opnieuw een grote opkomst was tijdens onze infomiddag, wat heeft geleid tot veel nieuwe aanmeldingen

? de vleugels van de Staggerwing van Peter Kuypers opnieuw worden bekleed door Transal Aero Services in EHMZ

? er een mooie film en een prachtige fotoreportage werd gemaakt van de vernieuwing van de RWY

? deze film regelmatig op het TV-scherm wordt afgespeeld

? Pierrot Damen prachtige elektronische meteokaarten heeft gemaakt

? diezelfde Pierrot ook een elektronisch bord heeft gemaakt waarop actieve dronezones, kunnen worden aangeduid

? er kaarten zijn gemaakt, waarop in de omgeving van ons vliegveld geschikte plaatsen zijn aangegeven, waarop een eventuele noodlanding zou kunnen worden gemaakt

? al deze info te raadplegen is op de "info lichtbakken" in het clubhuis

? de door ons te volgen procedures bij het actief zijn van de dronezones goed worden nageleefd c.q. uitgevoerd en dat alle betrokken partijen tevreden zijn met de naleving van de afspraken

? wij op iedereen een beroep doen om deze situatie in stand te houden en de procedures consequent na te leven

? Pedro Martinez veel bladeren van de eikenbomen, die naast het clubhuis staan, heeft opgeruimd, maar hij hierbij nog hulp kan gebruiken?

? Patrick Mincke trouw het oud papier afvoert en Ludo Luyckx het glas naar de glasbak brengt.

? Karel Vranken een oprit naar de RWY heeft aangelegd en de grasvlakte naast hangar 5 vlak heeft gemaakt.

? Jan Gielkens regelmatig inspringt als er geen havenmeester is

?

? Gilbert Buekenberghs, voor de club, regelmatig taxiendiensten verzorgt van en naar onderhoudsbedrijf Volentes in Antwerpen

? Jan Mevis de patchkast in het leslokaal in orde heeft gemaakt

? Marc Ooms hangar 6 al meerdere keren machinaal heeft schoongeveegd

? Geoffrey Buekenberghs het voorzitterschap van de EAC (European Airshow Counsel) van Gilbert Buekenberghs heeft overgenomen

? Luc Cloetens onze club bij VVMV vertegenwoordigt

? wij even dachten dat de urinoirs in het herentoilet lek waren, maar na intensief onderzoek bleek dat deze 'lekkage' slechts werd veroorzaakt door sommige gebruikers

? wij de heren onder ons daarom het volgende advies op het hart willen drukken:

"PILOTS WITH SHORT PITOT TUBE OR LOW MANIFOLD PRESSURE, PLEASE TAXI FORWARD TO THE URINAL"

? Ronald Bries in bespreking is met VVMV om voor onze club het aanspreekpunt te worden en de administratie rond het doorgeven van de sportverzekeringen te verzorgen

? er in ons clubblad ook een "Varia" rubriek beschikbaar komt/is voor de input van leden?

? hier bijvoorbeeld advertenties als "te koop" / "gezocht" of eender welke content geplaatst kunnen worden

? het bestuur, alle leden en hun naasten een heel fijn, veilig en gezond eindejaar toewensen

## NIEUWE VLIEGTUIGEN OP EBLE



*Asso PH-RRY - Harry Aarts*



*Piper PA-28 D-ECTY - Renzo Marcus*



*Piper PA-28 D-EMCD - Stefan Kumpen*



*De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk  
OO-PMS - Christophe Laenen*

## CLUBLID IN DE KIJKER

Tekst: Luciënne Wilting

### Wie ben je, stel jezelf kort voor?

Ik ben Renzo Marcus, lid van Sanicole sinds 2013. Geboren in Mol, getogen te Retie en ik heb uiteindelijk mijn (huiselijke) vleugels gespreid in Tongerlo.



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

Overdag hou ik me sinds 2015 bezig met mijn job in Cybersecurity, meer bepaald netwerk security. Ik ben sindsdien een consultant dus zit bij klanten over het gehele land. Ook buitenlandse opdrachten zijn daarbij niet uitgesloten dus reizen hoort toch wel een beetje bij de job. Sinds enkele jaren ben ik zelfstandige geworden om dit werk verder uit te voeren.

Daarvoor heb ik gewerkt in schrijnwerkerij en sanitair/verwarming/elektricien dus heb gelukkig wel handige handjes! Vervolgens ben ik naar de hogeschool gegaan om IT te studeren en tegelijkertijd heb ik de vliegopleiding gedaan.

Buiten het vliegen houd ik me in mijn vrije tijd vooral bezig met reizen naar verschillende

internationale vrienden of zo een beetje alles wat je ook maar online kan doen. Dat is dan ook de reden dat er zo veel internationale vrienden zijn.

### Vanwaar komt jouw interesse om vliegles te nemen?

Mijn passie van het vliegen is er altijd al geweest, mede door mijn vader en mede door mijn nonkel die ooit ook op Sanicole heeft gevlogen. Mijn vader zat van jongs af aan de vliegbasis van Soesterberg naast de runway naar de fighters te kijken en sleurde me telkens mee naar de Sanicole Airshow toen ik jonger was. Verder hebben flight simulators natuurlijk ook hun taak gehad om me nog meer gepassioneerd te maken om te leren vliegen.

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

Het uiteindelijke doel is om van vliegen mijn werk te maken. Met dit doel in het achterhoofd heb ik dan ook mijn eigen toestel aangeschaft. Dit laat me toe om flexibeler uren op te bouwen in plaats van vast te hangen aan de clubtoestellen, vooral voor lange/verre trips of vakantietrips is dit uiteraard een stukje handiger.

De plannen zijn dus om op termijn een Night VFR, IR en commerciële licentie te halen. Tripjes hebben we ook al gemaakt, in beperkte mate. Aangezien mijn zus zelf ook gepassioneerd is door de luchtvaart gaat ze regelmatig mee. Samen zijn we – samen met Philippe Bruyninckx – mijn toestel gaan halen uit Madrid wat een dikke 10 uur vliegen was richting huis.

Verder is mijn grootste trip een vlucht naar Hawarden geweest om vrienden in Liverpool te bezoeken. Op de heenvlucht ben ik geland in Lydd om iemand op te pikken en vervolgens naar Hawarden te vliegen. Het vliegen in het Verenigd Koninkrijk is toch net iets anders dan op het continent! Bij de terugvlucht heb ik zelfs de Airbus Beluga XL mogen zien opstijgen vanuit mijn nederig vliegtuigje, wat toch altijd een indrukwekkende ervaring is.

### Hoeveel uur heb je momenteel gevlogen?

Momenteel heb ik meer dan 175 uur vliegtijd erop zitten. Hiervan zijn er 45 uur met de oude Robin DR400, de D-EGPG, 71 met de Diamond en 58 uur met de Piper Arrow.

### Op welk toestel les je?

Ik ben destijds begonnen

op de Robin DR400, onze oude D-EGPG. Dit was een uitstekend lestoestel dat, op enkele kuren na in verband met het starten van de motor, een zeer leuk lestoestel was. Het was wel een heel karaktervol vliegtuig! Hier heb ik ook mijn eerste solo en crosscountry solo mee gedaan en uiteindelijk mijn PPL skills test.

Vervolgens ben ik tegelijkertijd met de Diamond DA40 TDI beginnen vliegen tijdens mijn opleiding en na de skills test ben ik volledig overgeschakeld op de GUPL. Dit was een zéér aangenaam toestel dat niet alleen zuinig en comfortabel was, maar ook nog eens enorm prettig was om te besturen!

### **Hoe heb je je 1e solo ervaren, wanneer was die en na hoeveel uur?**

De eerste solo is natuurlijk super spannend! Wanneer je instructeur plots uitstapt en zegt dat je vandaag de circuit oefening maar alleen verder uitoefent gaat je hart toch wel een beetje sneller slaan. Dit was mijn 12de vlucht na 9 uur ervaring te hebben.

De volgende grote stap is natuurlijk de crosscountry solo. Dit was voor mij het eerste echte gevoel van vrijheid, want je ben een halve dag in je eentje op stap en moet dit toch tot een goed einde brengen. Voor mij was de iet wat unieke route Antwerpen -> Luik -> Venlo -> Brasschaat -> Leopoldsburg uitgepluisd, omdat de Robin toen net van onderhoud kwam in Antwerpen.

### **Wat was tot nu toe jouw leukste ervaring op vlieggebied... vertel?**

Natuurlijk is dit de aanschaf van mijn eigen toestel en dit dan ook op een veilige manier thuisbrengen. Ik had voor mezelf besloten een Piper Arrow te willen hebben, liefst zonder turbo, omdat het een relatief performant vliegtuig is dat ook een vrij aardige load en fuel kan meenemen.

Na enkele maanden zoeken was mijn oog gevallen op een Arrow in Madrid, te koop gesteld door een vlietschool. Ik was toevallig in Valencia op vakantie, dus heb ik de auto genomen en een 4 uur lange rit later kon ik het toestel bekijken. Lang verhaal kort, ik heb de handdruk gegeven om het toestel te kopen en 3 maanden later zijn we het toestel gaan halen.

Eerst met de lokale vlietschool enkele lesvluchten genomen om het toestel te leren en de dag erop konden we, Philippe, mijn zus en ik terug naar huis vliegen. De planning was om via de Franse Atlantische kust te vliegen, maar al snel werd duidelijk bij de voorbereiding dat de bewolking

daar te hardnekkig was. Uiteindelijk hebben we besloten om via het oosten van de Pyreneeën te vliegen en door het Franse vaste land te gaan.

Van Madrid naar Beziers (4h06) naar Lyon (2h54) naar Verdun (1h) om dan na een overnachting naar Leopoldsburg (1h30) te vliegen.

### **Heb je ook spannende momenten beleefd... vertel?**

Uiteraard! Soms is de meest uitgebreide en meest in detail planning nog steeds niet voldoende en komen er verrassingen op je weg. Zo kwamen we een keer van de Bodensee terug naar huis waar we eerst dachten nog vóór een koufront thuis te zijn. Dat koufront bleek echter sneller dan verwacht met pittige regenbuien en lage bewolking, wat duidelijk werd boven Frankfurt-Hahn. Hier heb ik dan de beslissing genomen uit te wijken naar Keulen-Bonn en een beetje met de staart tussen de benen mijn vader gebeld om ons te komen halen.

### **Gaat je voorkeur uit naar een hoog of een laagvleugel?**

Zelf verkies ik een laagvleugel voornamelijk omdat me dit een minder opgesloten gevoel geeft. Het is ook iets makkelijker voor de dagelijkse dingen zoals de walk-around en tanken. Enige nadeel natuurlijk is het zicht naar beneden, maar een vleugel is snel gezakt om toch iets te kunnen zien!

### **Zijn jouw huisgenoten net zo geïnteresseerd om (eens mee) te gaan vliegen?**

Huisgenoten heb ik niet, maar mijn zus is net zo gepassioneerd door luchtvaart als mezelf. Wanneer ze zelf niet moet werken zal ze dus ook elke kans grijpen om tripjes mee te doen en ergens lekker iets te gaan eten of een drankje te nemen. Als er een fly-in is staan we met tweeën aan de zijlijn te kijken naar al het mooie dat rondvliegt!

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

Mijn nonkel heeft ooit op Sanicole gevlogen wat de voornaamste reden was om voor Sanicole te kiezen. Ook afstand tot thuis heeft natuurlijk een rol. De flexibiliteit van de opleiding had voor mij ook voordelen aangezien ik elke zaterdag aan het werken was en deze lessen dus zelf moest bijbenen, met zéér veel hulp van Hans Bogaerts waar ik met regelmaat een avond in het Belair restaurant van Antwerpen Airport heb doorgebracht om de materie nog wat beter te snappen.

# VAN'S AIRCRAFT IN FINANCIËLE PROBLEMEN

Tekst: Ron van Glabbeek - bron: [www.vansaircraft.com](http://www.vansaircraft.com)



## Financiële druk op Van's Aircraft

Sinds september 2023 is de bedrijfsvoering van Van's Aircraft alleen nog verzekerd door particuliere investeringen. Daarnaast klagen klanten over ernstige kwaliteitsproblemen. Van's Aircraft, 's werelds meest succesvolle fabrikant van kitvliegtuigen dat bekend om zijn laagdekkers van metaalconstructie, verkeert in ernstige financiële problemen. Het in Oregon gevestigde Amerikaanse bedrijf heeft sinds de oprichting in 1973 zijn meer dan 11.000 zelfbouwkits van de types RV-1 tot RV-14 voltooid voor zelfbouwers. Ontwerper en oprichter Dick VanGrunsven heeft met een verrassende mededeling contact opgenomen met zijn klanten.

Sinds september wordt de bedrijfsvoering alleen nog maar gegarandeerd door particuliere investeringen. Een team van ervaren adviseurs zal de situatie van Van's Aircraft nu analyseren en tot medio november operationele verbeteringen implementeren. Tot die tijd wordt de bedrijfsvoering beperkt. Kitbestellingen worden voorlopig niet verwerkt. Bovendien kunnen er vertragingen zijn bij verzending. Demo-vluchten en fabrieksbezoeken worden opgeschort.

De redenen voor de crisis bij Van's Aircraft zijn divers. Als gevolg van de coronapandemie had Van's Aircraft te maken met onstabiele toeleveringsstroom en stijgende lonen, waardoor RV-kits met verlies aan klanten werden verkocht zonder dat Van's dit had opgemerkt. Daarnaast waren er kwaliteitsproblemen met de primer van de platen, veroorzaakt door een leverancier.

Veel kits moesten daarom worden afgeschreven, wat volgens Van's Aircraft tot een miljoen tekort heeft geleid. Bovendien klagen klanten over de kwaliteit van laser-gesneden onderdelen. Deze worden nu vervangen door gestante versies. Ongeveer 1800 eigenaren worden hierdoor getroffen.

## Van's Aircraft kondigt herstructurering "Chapter-11" aan

Op 4 december 2023 heeft Van's Aircraft bescherming aangevraagd onder "Chapter-11" van de federale faillissementswet wat een essentiële stap is in de herstructurering van het bedrijf. Gedurende deze herstructureringsperiode zal er worden doorgegaan met het verwerven, produceren en leveren van onderdelen, en de service en ondersteuning aan klanten. Ook kitbestellingen zullen nog worden verpakt en verzonden.

In de afgelopen jaren heeft het bedrijf te maken gehad met een aantal complexe problemen, waaronder ongekende uitdagingen in de toeleveringsstroom van materialen tijdens COVID, foutieve primer die leidde tot corrosieproblemen bij snelbouwkits, en problemen met laser gesneden onderdelen die werden geproduceerd als reactie op de grote vraag. Door een combinatie van al deze problemen heeft het bedrijf ernstige liquiditeitsproblemen ondervonden en is het niet in staat geweest de problemen via de normale gang van zaken op te lossen.

Tijdens deze moeilijke periode heeft Van's wel nog een aanzienlijke en waardevolle voorraad aan onderdelen opgebouwd, terwijl er nog eens extra onderdelen werden geproduceerd om de voorraad in balans te houden. Deze voorraad zal nu worden gebruikt om uitleveringen van Kit- bestellingen en onderdelen voor de komende 12 tot 18 maanden te vervullen.

Het doel van de indiening van de "Chapter-11" procedure is om Van's in staat te stellen haar klanten, leveranciers en werknemers voortdurend te blijven ondersteunen en dit gedurende vele jaren. We begrijpen dat deze situatie voor alle betrokkenen een lastige is, maar zonder deze veranderingen is het voor Van's geen haalbare kaart om de klanten te blijven ondersteunen en de bedrijfsactiviteiten voor de toekomst te continueren.

De afgelopen weken heeft het team van Van's diverse plannen ontwikkeld voor elke getroffen klantengroep, waaronder klanten die vervanging van laser gesneden onderdelen nodig hebben, klanten met aanbetalen op kitbestellingen, en klanten met aanbetalen op motor-, propeller- en avionica-bestellingen. We willen zo snel mogelijk zinvolle informatie verstrekken, zodat klanten weten wat hun opties zijn.

Houd er rekening mee dat de hieronder beschreven plannen afhankelijk zijn van goedkeuring door de rechtbank. De vermelde informatie is wat we op dit moment weten. We zullen verdere updates communiceren wanneer dat nodig is.



## **Klanten die laser gesneden onderdelen hebben ontvangen**

Een team van Van's heeft een zorgvuldige en gedetailleerde beoordeling afgerond waarin specifieke lijsten van laser-gesneden onderdelen per individuele klant en kitbestelling zijn vastgesteld. Na goedkeuring van de rechtbank zal Van's contact opnemen met klanten om uitgebreide informatie te verstrekken over de laser-gesneden onderdelen die mogelijk in hun individuele kits zijn opgenomen. Aan de hand daarvan krijgen klanten informatie over het vervangingsprogramma van deze onderdelen en hoe dit programma zal worden uitgevoerd. Van's stuurt naar elke klant een bericht met een gedetailleerde lijst van laser-gesneden onderdelen die van toepassing zijn op hun individuele kit(s) en welke gebaseerd op de werkelijke datum waarop hun kit werd ingepakt alsook de beschikbare laser-gesneden onderdelen op die datum.

Ons doel is om deze maand te beginnen met de verzending van vervangende onderdelen naar alle getroffen klanten en deze leveringen vóór eind 2024 te voltooien. Dit probleem treft meer dan 1.800 klanten, waarvan sommigen meer dan één getroffen kit hebben. De kosten voor het produceren en verzenden van vervangende onderdelen naar onze klanten zullen aanzienlijk zijn, en het zal tijd kosten om alle getroffen klanten van vervangende onderdelen te voorzien.

## **Klanten met aanbetalen op motoren/krachtbronnen, propellers en avionica**

We werken nauw samen met onze motoren, propellers en avionica partners om klanten zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over hun bestelde producten. Zodra we met elke individuele partner specifieke plannen hebben opgesteld, zullen klanten een update ontvangen over het verloop van hun bestellingen. Gezien de omvang en aard van deze bestellingen verwachten we niet vóór medio januari een antwoord voor deze klanten te hebben. Zodra we zinvolle informatie hebben, zullen we de betreffende klanten direct informeren.

## **Klanten met openstaande onderdelenbestellingen**

Van's zal alle openstaande onderdelenbestellingen bekijken en waar nodig zullen prijsverhogingen worden toegepast. Klanten met openstaande onderdelenbestellingen waarop prijsverhogingen gelden, zullen binnenkort worden benaderd om toegang te krijgen tot een website waar ze de details van hun bestaande bestellingen kunnen inzien en kunnen afhandelen volgens Van's

voorgestelde (prijs)wijzigingen. Bestellingen die geen aanpassing vereisen, worden verwerkt en verzonden volgens de normale gang van zaken.

## **Klanten met aanbetalen op vliegtuigkits geproduceerd door Van's Aircraft**

Van's zal binnen de komende 7 tot 10 dagen contact opnemen met klanten die kitbestellingen hebben openstaan die vóór de indieningsdatum van de "Chapter-11" procedure zijn geplaatst. Zij zullen een aanbod ontvangen om het volledige bedrag van hun reeds gedane aanbetaling te laten gelden voor de aankoop van dezelfde kit, echter onder nieuwe voorwaarden en condities waaronder een prijsverhoging. Deze klanten ontvangen een e-mail met een verwijzing naar een website waar ze de details van hun bestaande bestelling, het bedrag van hun aanbetaling en de voorgestelde wijzigingen kunnen bekijken. Klanten kunnen er dan voor kiezen hun aangepaste bestelling(en) op de website te accepteren.

Van's verwacht de verzending van kitbestellingen uit voorraad binnen de komende 7 tot 10 dagen te hervatten. We zullen ons uiterste best doen om voorrang te geven aan degenen die het langst hebben gewacht, maar onze planning voor kit uitlevering moet voor de rechtbank financieel uitvoerbaar zijn. Dit is voornamelijk gebaseerd op de cashflow, wat in tegenstelling is tot de traditionele en historische methode van orderafhandeling, die Van's klanten in het verleden hebben ervaren. We zullen beperkt worden door (en zullen beslissingen nemen over prioritering) gebaseerd op de snelheid en timing van hernieuwde bestellingen, de beschikbaarheid van onderdelen op voorraad, en onze noodzaak om kits te verzenden die positieve cashflow genereren. Waar mogelijk zullen we ook rekening houden met de leeftijd van de oorspronkelijke klantbestelling.

Ons netwerk van toegewijde producenten en toeleveranciers is essentieel voor ons huidige en toekomstige succes. We werken nauw samen met onze leveranciers om plannen op te stellen die ervoor zorgen dat we de continuïteit in productie en levering kunnen handhaven, zodat we onderdelen en kits aan onze klanten kunnen blijven leveren.

Van's zal gedurende het reorganisatieproces regelmatig communiceren over de voortgang ervan en zal informatie met betrekking tot de indiening van "Chapter-11" op haar website bijhouden, onder het volgende adres:

<https://www.vansaircraft.com/reorganization>

Hieronder een link naar de video-boodschap van Van's oprichter, Dick VanGrunsven, waarin de procedure van "Chapter-11" wordt uitgelegd.

<https://youtu.be/D4rWWokdchQ>

# INFONAMIDDAG SANICOLE 2023

Tekst: Hans Bogaerts



## Wat vooraf ging

Tot net voor de airshow waren we nog enigszins bezorgd. Mede door technische problemen viel de belangstelling eerder tegen dus we begonnen aan onze twee dagen in de infostand met een dubbel gevoel. Het enthousiasme om mensen te ontmoeten en te boeien voor ons hobby ging samen het besef dat er veel goed te maken viel.

Gelukkig maakte die ongerustheid snel plaats voor een gevoel van succes. Geert en ik hebben nog nooit zoveel mensen gesproken op een airshow die zo'n oprecht verlangen uitstraalden om te leren vliegen. Vooral de diversiteit van de groep viel op: veel jonge mensen met een snel toenemend aandeel meisjes. We gingen op zondag avond naar huis met een erg positief gevoel.

In de drie weken die volgden hebben we een record aantal posts geplaatst en gedeeld op onze eigen sociale media en die van de airshow. De 16 extra aanmeldingen voor de infonamiddag die we toen ontvangen hebben zijn de hoofdreden waarom we qua belangstelling alles nog kunnen goedmaken hebben. Teamwerk van de hele club, daar mogen we trots op zijn!

## De grote dag...

De infonamiddag is altijd een moment van positieve spanning. Het is onze jaarlijkse kans om vliegenthousiasten kennis te laten maken met de wondere wereld van het vliegen. Om 9u wandel ik die zaterdag het clubhuis binnen en begin meteen met de voorbereidingen. Zo'n 25 mensen en hun gezin ontvangen klinkt eenvoudiger dan het is. De aangeboden hulp om het leslokaal in drie uur te "verbouwen" werd van harte gewaardeerd. Dank je Ludo, Patrick, Hilde, Katrijn, Geert en Renzo!

Rond de middag waren we klaar met alles en na een welverdiend middagmaal begonnen de eerste gasten binnen te sijpelen. Ondertussen

hadden ook een aantal piloten beloofd mensen mee te nemen, zodat we iedereen echt konden laten proeven van het vliegen.

Na een drankje namen we om 14u de talrijk opgekomen bezoekers mee naar het leslokaal. Zelfs de 40 stoelen die klaarstonden waren maar net voldoende!

Naar goede traditie delen we héél open alle info over leren vliegen en benadrukken dat we geen "verkopers van vliegopleidingen" zijn. We prijzen onszelf aan als club en stralen ons enthousiasme over vliegen uit, maar zijn ook open over de inzet en investering die erbij horen.



In de namiddag kreeg ik even een krop in mijn keel toen bij de tweede rondvlucht met de Robin één magneto niet meer bleek te werken. Gelukkig waardeerden de mensen dat we door onze zorgvuldigheid tijdens de run-up het euvel tijdig hadden ontdekt, niets gebeurd!

Toen we een week later de balans konden opmaken werd duidelijk dat onze gezamenlijke inzet om deze nieuwe lichter warm te ontvangen werd beloond. Met twaalf nieuwe leerlingen braken we alle records. Het is elke week weer een plezier om deze erg gemotiveerde groep in het leslokaal te zien zitten. Welkom aan boord allemaal en geniet volop van jullie nieuw hobby!

## Size does matter

### Een geheime bestemming?

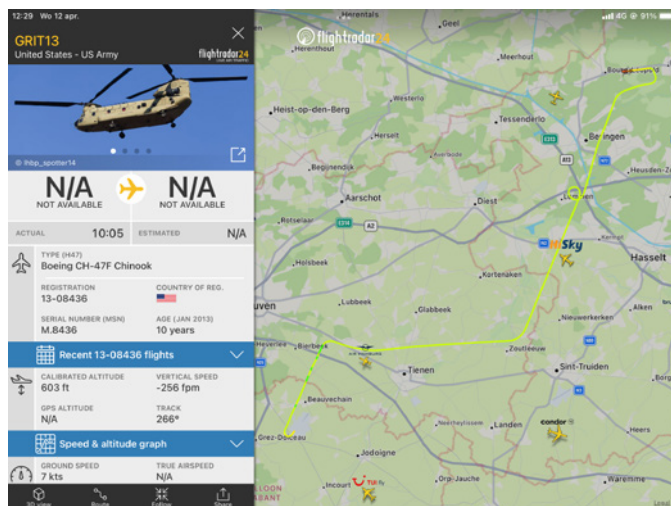
Wanneer je op het einde van een lange dag spotten in Beauvechain tijdens een oefensessie van de Red Devils een Boeing CH-47F Chinook rondjes ziet draaien in een holding pattern ten zuidoosten van de vliegbasis, koester je grote hoop hem weldra voor je lens te krijgen. En zo geschiedt. Eens de Marchetti's van de Red Devils aan de grond, zet de Chinook koers in de richting van de spotterscorner nabij de piste 22R. Deze plek, die op 30 juni 1995 met de hulp van de toen nog zeldzame spotters werd ingericht, is in de late namiddag echter niet ideaal voor het maken van mooie foto's omwille van zon op de neus of zelfs tegenlicht. Spotters die in Sanicole naar de vliegshow komen, kennen het probleem maar al te goed.



Boeing CH-47F Chinook 13-08436 in short final op Runway 22R gezien vanop de spotterscorner in Beauvechain. Geen optimale foto, want de zon staat er op dat ogenblik van de dag niet echt goed.

Dan de volgende dag maar terugkeren. Misschien valt de Chinook bij zijn vertrek naar wie weet waar beter te fotograferen of staat hij – dromen mag – in de static show van de Job Day die 's namiddags op de vliegbasis plaatsvindt. Jammer genoeg weer een droom die in bedrog uitmondt: klokslag middaguur vertrekt de zware heli onder een druilerige hemel richting noorden. Naar Eindhoven? Naar het European Air Transport Command (EATC)? Neen, toch niet, boven Boutersem draait hij naar het oosten. Dan toch al terug naar zijn thuisbasis in Duitsland? Ook die hypothese houdt maar even stand. Boven Zoutleeuw gaat het immers opnieuw richting noordnoordoosten. Dus wel Eindhoven? En dan die bizarre three-sixty boven het klaverblad van Lummen? Een of andere militaire oefening boven Belgisch grondgebied? Het blijft gissen. Ah? Ter hoogte van Korpel maakt ie een bocht richting oosten. Gaan de collega-spotters in Kleine-Broegel geluk hebben? Huh? Hij draait precies in naar base leg van Runway 26 op Sanicole? Inderdaad, nu zit

hij op final, op 600 ft. Een low pass als oefening? Neen, toch niet, geen beweging meer. Hangt die daar boven de piste te hoveren of wat...? Wel een lange hover... En dan, geen ADSB-sigitaal meer. Even een andere app checken. Ook niets. Die is dus wel degelijk in Sanicole geland. Wat doet die daar in hemelsnaam? Nergens iets van gehoord of gezien!



"Big Windy", call sign GRIT13, op weg naar Eindhoven? terug naar huis in Duitsland? een militair oefenterrein ergens te lande? Kleine-Broegel? Neen, naar Sanicole!

Bijna twee uur. Tijd om naar de Job Day op de vliegbasis te gaan. Niet echt veel te zien voor een spotter. Niet echt veel jobaanbiedingen voor een gepensioneerde reservist. Niet echt veel jongeren op zoek naar een interessante job, want die vind je bij de Luchtmacht in overvloed. Domme jongeren, denk je dan. Of toch niet? Slechte communicatie, misschien? Ja, dat zal het zijn, zeker als je de dag voorheen twee vijftienjarige meisjes op de spotterscorner ontmoette, overlopend van enthousiasme en goesting om piloot bij de Luchtmacht te worden. "Ga je morgen naar de Job Day?" – "Welke Job Day?" – "Morgen, hier op de basis." – "Oh? Niets van gehoord. Da's jammer."

Na de Job Day nog even langs de spotterscorner passeren. Je weet nooit of die Chinook terugkomt. Wat zegt Flightradar24? Verdikke, hij vliegt rondjes boven de Hechtelse heide. Al heel de namiddag. Dus wel degelijk een oefening in België. Zou ie terugkomen naar Beauvechain of zou ie in Sanicole overnachten? Dat laatste lijkt weinig waarschijnlijk, Amerikanen zijn immers nogal wantrouwig van aard en zien overal dreigend gevaar. Om nu nog terug naar Duitsland te vliegen, lijkt het al wat laat. Die bedenkingen stimuleren je natuurlijk om nog wat langer in Beauvechain te blijven rondhangen, zeker nu de hemel na de zoveelste hevige stortbui opentrekt en blauwe lucht vanuit het westen komt opzetten terwijl een mooie, dubbele regenboog voor enige afleiding zorgt. En

ja, het wachten wordt beloond. Rond de klok van vijf stijgt "Size does matter" op in Sanicole en zet koers naar... Beauvechain. De zon schijnt prachtig! Nog even een goed plekje aan de andere kant van de spottercorner zoeken en alles komt in orde.



Een spottersfoto zoals hij hoort te zijn, met een mooi zonnetje op het toestel.

Wat in de loop van die namiddag op de Hechtelse Heide is voorgevallen, wordt hier niet herhaald. Dat is materie voor de serieuze beroepsjournalisten van de geschreven pers, de radio en de tv. Die avond zie je op de sociale media ook massa's prachtige foto's verschijnen. De heli was dus mooi te spotten op Sanicole. Dan morgen daar ook maar eens gaan kijken.

Natuurlijk staat er aan de voordeur van het clubhuis een vervelend onderdeurtje als een volleerde buitenwipper geïnteresseerde spotters selectief de toegang te ontzeggen. Even virtueel de middelvinger opsteken en dan maar achterom naar de heli. Daar staat een Amerikaanse communicatieverantwoordelijke stickers van zijn eenheid uit te delen. "No flights today, guys, too much wind. We will leave in about an hour", hoor ik hem zeggen. Hoog tijd om snel wat foto's maken. Weerom dat verdomde tegenlicht. Die Amerikaan zag er eigenlijk best wel sympathiek uit, zelfs een

beetje inschikkelijk. Misschien even vragen of er geen bezwaren zijn om de opstijgende helikopter van aan de andere kant van de piste te fotograferen, met het zonnetje mooi in de rug. "No problem, if the airfield commander sees no objections", klinkt het. Even aan de "Airfield Commander" himself vragen. Die zit op zijn gebruikelijke plek te glunderen bij een souvenir die hij voor bewezen diensten van de deelnemende militairen in ontvangst heeft mogen nemen. "Geen probleem, als de spotters enkele mooie foto's bezorgen voor de Fly Over", luidt ook zijn voorwaardelijke toestemming. En dat lukt wonderwel, het handvol spotters blijft redelijk goed bij elkaar en belooft de gevraagde foto's te bezorgen. "Big Windy" stijgt op. Indrukwekkend, maar verdomd snel. Gelukkig zijn ook de Amerikanen van de CH-47F – zoals alle militaire piloten – toffe gasten en maken ze een erg geapprecieerde low pass alvorens koers te zetten naar Beauvechain.

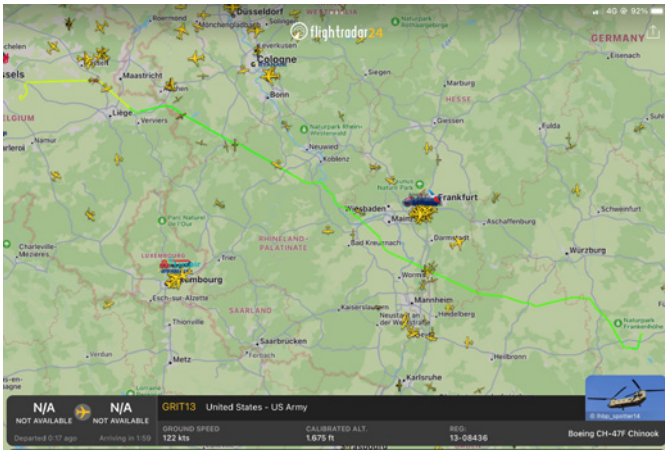


Het extraatje voor de spotters, een low pass over Runway 26 van Sanicole. Beide rotorbladen hebben een diameter van 18,29 m.

Vrijdagmorgen komt een einde aan het bezoek van deze reus aan België, Sanicole en Beauvechain. Om 10:30LT verlaat hij de Waals-Brabantse vliegbasis om twee uur en een kwartier later op zijn thuisbasis op het vliegveld van Ansbach (ETEB), ten zuidwesten van Nürnberg, te landen.



"Big Windy" mooi in de zon op Sanicole bij zijn terugkeer naar Beauvechain op 13 april. De romp van de heli is 15,46 m lang, 3,78 m breed en 5,68 m hoog.



Vrijdag 14 april, het track van GRIT13 op terugweg van Beauvechain naar zijn thuisbasis, het U.S. Army Garrison Ansbach, "The Best Hometown in Europe".

## De CH-47F, 65 jaar nieuw

De Boeing CH-47F met registratie 13-08436 en constructienummer M.8436 werd aangekocht op het budget van het Amerikaanse fiscaal jaar 2013 en werd in 2015 aan het Amerikaanse leger geleverd. Het is dus een jonge helikopter, maar zijn ontwerp gaat terug tot... 1957. Toen ontwierp de Amerikaanse firma Vertol (Vertical Take-off and Landing) zijn V-107 transporthelikopter met twee in tegengestelde richting draaiende rotoren. Die configuratie heeft het voordeel dat beide draaiende rotoren elkaars koppel opheffen en een staartrotor overbodig wordt. De V-107 of YCH-1A vloog voor het eerst op 22 april 1958. Het Amerikaanse leger vond het toestel met zijn 20 zitplaatsen echter wat klein als transporthelikopter. De snel daarop volgende bouw van een grotere versie van de V-107, de V-114 of YCH-1B, bracht Vertol in financiële moeilijkheden. Het bedrijf werd in 1960 door Boeing overgenomen kreeg de nieuwe naam Boeing Vertol, die op zijn beurt in 1987 afgekort werd tot Boeing.

Het prototype van de YCH-1B maakte een eerste succesvolle vlucht op 21 september 1961. Omdat het United States Department of Defense in 1962 de typeaanduiding van al zijn vliegtuigen harmoniseerde, kwam de CH-1B in de loop van dat jaar als CH-47A in dienst. Zoals alle helikopters in U.S. Army dienst, kreeg hij de naam van een indianenstam als roepnaam, in dit geval Chinook, naar de groep indianen die ooit het noordwesten van de Verenigde Staten bevolkten.

De zware CH-47A werd vanaf 1965 in de oorlog in Vietnam ingezet voor het transport van troepen, materieel en munitie. Een van zijn meest opvallende opdrachten was het vervoer van artilleriestukken naar moeilijk bereikbare bergachtige gebieden. Dat gebeurde met behulp van de uitwendige ophangpunten onder de romp van de helikopter. Om zichzelf te verdedigen, werd in beide zijdeuren een 7.62 mm M60 machinegeweer ingebouwd, soms zelfs een bijkomend derde stuk op het laadvlak achteraan

in de romp. In het bergachtige en vochtige tropische land dat Vietnam is, bleek het toch wel wat beperkte motorvermogen van de heli al snel een gebrek te zijn. Daarom kwamen vanaf 1967 de CH-47B en CH-47C met krachtigere motoren, een verbeterde transmissie en een versterkte romp in dienst. Van de bijna 750 Chinooks die in Vietnam door de Amerikanen en Zuid-Vietnamezen werden ingezet, gingen er een goede 200 verloren in gevechten en ongevallen.

Bijna 500 exemplaren van de CH-47A, B en C modellen werden tussen 1979 en 2002 omgebouwd tot de meer geavanceerde CH-47D. Die versie had nog sterkere motoren en kon bijgevolg nog meer lading meevoeren, zowel in de romp als eronder aan drie ophangpunten.

Een beperkt aantal CH-47A's en C's werden in de loop der jaren van heel wat bijzondere uitrusting voorzien voor gebruik door Special Operations Forces. Zij kregen de typeaanduidingen MH-47D, E en G.

Het ultieme model van de Chinook is de nieuwgebouwde CH-47F, zoals de 13-08436 er eentje is. Het is een aanzienlijk verbeterde versie van de CH-47D en werd gebouwd met behulp van moderne productietechnieken en voorzien van geavanceerde uitrusting zoals een glazen cockpit en aan het hedendaagse slagveld aangepaste sensoren en zelfverdedigingsmiddelen. Het prototype werd vanaf 25 juni 2001 getest en het eerste productietoestel vloog voor het eerst op 23 oktober 2006. Met zijn twee 8% zuinigere 4.733 shp Lycoming T55-GA-714A motoren met Full Authority Digital Engine Control (FADEC) kan de CH-47F tot 55 troepen, 24 zieken of gewonden op draagberries of 10.886 kg vracht vervoeren. Leeg weegt het toestel 11.148 kg (8.145 kg voor de CH-47A), zijn maximaal opstijggewicht bedraagt 22.680 kg (14.970 kg voor de CH-47A). Het wordt door een bemanning van drie – een piloot, copiloot en flight engineer/loadmaster – gevlogen aan een kruissnelheid van 157 knopen. De heli heeft een operationeel plafond van 20.000 voet (9.500 voet voor de CH-47A) en kan tot 2.250 km ver vliegen. In operationele omstandigheden is zijn gevechtsbereik beperkt tot 370 km (185 km voor de CH-47A). De bewapening bestaat uit drie 7,62 mm FN MAG machinegeweren, een product van Belgisch vernuft. Zo nodig kan ook een roterend zesloops 7,62 mm General Electric M134 Minigun geïnstalleerd worden, goed voor 2.000 tot 6.000 schoten per minuut.

Van de verschillende modellen van de CH-47 werden meer dan 1.300 exemplaren gebouwd. Ze zijn in gebruik bij de strijdkrachten van niet minder dan 22 landen.

## Operationele inzet

De Amerikaanse strijdkrachten zetten de Chinook voor het eerst operationeel in tijdens de oorlog in Vietnam (1955-1975). Ook tijdens de oorlogen in de Golf (1990-1991), Afghanistan (2001-2021) en Irak

(2003-2021) werd de helikopter massaal gebruikt, niet alleen door de Verenigde Staten, maar ook door bondgenoten zoals Australië, Canada, Groot-Brittannië, Italië, Nederland en Spanje. Amerikaanse en Britse toestellen kwamen eveneens in actie tijdens de conflicten in Sierra Leone (1991-2002), Bosnië en Herzegovina (1992-1995) en Kosovo (1998-1999).

Toen Iran nog een sjah had en een met het westen bevriende natie was, kocht het in Italië 140 in licentie gebouwde CH-47C's. Daarvan waren er 101 geleverd toen de Iraanse Revolutie in november 1978 uitbrak, de sjah door een ayatollah vervangen werd en Iran niet langer een bevriende natie was. De Chinook werd door Iran intensief gebruikt tijdens de oorlog met Irak (1980-1988) en is nog steeds, in weliswaar kleinere aantallen, in dienst ondanks de strikte westerse wapenembargo's die sinds de revolutie van kracht zijn.

Een vergelijkbaar verhaal kan voor Libië verteld worden. Dat land kocht in 1976 24 eveneens in Italië in licentie gebouwde CH-47C's. Ze werden tijdens de oorlog met Tsjad (1978-1987) ingezet voor de aanvoer van troepen, wapens en munitie. In 2002 verkocht Libië 16 van deze toestellen aan de Verenigde Arabische Emiraten. Hun onderhoud werd immers erg bemoeilijkt als gevolg van een reeks sancties die het westen het land oplegde.

Tijdens de oorlog om de Malvinas/Falklands zetten zowel de Argentijnen als de Britten Chinooks in. De Argentijnen verloren er twee, de Britten drie. Dichter bij huis gebruikten de Britten hun Chinooks tijdens The Troubles in Noord-Ierland (1969-1998).

## Big Windy

De CH-47F die vanop Sanicole Amerikaanse en Belgische parachutisten boven (de bomen op) de Hechtelse Heide dropte, was afkomstig van de "Big Windy" Heavy Helicopter Company Bravo, 1st General Support Aviation Battalion, 214th Aviation Regiment, 12th Combat Aviation Brigade, United States Army Europe (USAREUR) of kortweg voor in je spottersboekje B/1-214th AVN. Die eenheid heeft haar thuisbasis in Beieren, in het U.S. Army Garrison Ansbach (ETEB), ook gekend als Katterbach Army Airfield of "The Best Hometown in Europe". Ze bevindt zich op zo'n 30 kilometer ten westzuidwesten van Nürnberg (EDDN) en deelt het veld met de Attack Companies Alpha, Bravo & Charlie, 1st Attack Reconnaissance Battalion, 3rd Aviation Regiment, die met Boeing AH-64D Apache gevechtshelikopters uitgerust zijn.

De geschiedenis van U.S. Army-eenheden is niet altijd gemakkelijk te achterhalen. Ze veranderen regelmatig van naam, moedereenheid en basis. Zo wordt de naam van een eenheid die zich tijdens een conflict heldhaftig onderscheidde vaak overgedragen aan een eenheid "zonder groot verleden" ergens in de Verenigde Staten of

elders in "bezet gebied" in de wereld om zo de verworven eer en glorie als stichtend voorbeeld te bewaren. En vermits het Amerikaanse leger veruit het grootste ter wereld is, zijn de mogelijkheden op dat vlak legio. Toch even proberen.

Op de opbouw van de achterste rotor op de romp van CH-47F 13-08436 bevindt zich het kenteken van de Bravo Company 1-214th AVN. Op dezelfde plaats op de tekening van de helikopter in dat kenteken staat het cijfer 180. Dat verwijst naar de eerste identiteit van de eenheid, de 180th Aviation Company (180th AVN Co). Die werd op 16 juli 1965 opgericht en op 17 maart 1966 in Fort Benning, Georgia, geactiveerd en klaargestoomd om deel te nemen aan de oorlog in Vietnam. Vanaf 1 december 1966 werd ze als onderdeel van het 268th Combat Aviation Battalion operationeel ingezet vanuit het Tuy Hòa Base Camp, ook gekend als Phú Hiệp Army Airfield in Zuid-Vietnam. Op 5 augustus 1969 kreeg de eenheid officieel haar call sign "Big Windy", dat nu nog steeds de roepnaam van de eenheid is. De 180th AVN Co verliet Vietnam in februari 1973, tijdens de 60 dagen durende periode die in het kader van de Parijse Vredesakkoorden van 27 januari 1973 was overeengekomen om alle Amerikaanse troepen uit Vietnam, Cambodja en Laos terug te trekken.



De verschillende badges van "Big Windy":  
180th AVN Co, A Co 5-159th AVN, F Co 159th AVN,  
B Co 5-158th AVN en B Co 1-214th AVN.

De 180th "Big Windy" Aviation Co had zich tijdens de oorlog in Vietnam heldhaftig gedragen. Haar naam moest dus behouden blijven. De 4th Aviation Co, gehuisvest in de Dolan Barracks op Hesselental Army Airfield in Schwäbisch Hall, nam in 1973 dan ook de naam, tradities en helikopters van de 180th Aviation Co over. Naar aanleiding van de algehele herstructurering van het U.S. Army in 1987,



Het cijfer 180, verwerkt in het kenteken op de opbouw van de achterste rotor, verwijst subtiel naar de oorspronkelijke benaming van de "Big Windy" eenheid.

kreeg de eenheid een volledig nieuwe naam: A Company, 5th Battalion, 159th Aviation Regiment (A/5-159th AVN). Een verwijzing naar het roemrijke verleden van de 180th AVN Co in Vietnam bleef behouden door het cijfer 180 op de helikopter in het kenteken van de nieuw benoemde eenheid aan te brengen. Dat is ook vandaag nog het geval.

In 1993 verhuisde "Big Windy" naar Giebelstadt Army Airfield, 15 km ten zuiden van Würzburg. Na een zoveelste reorganisatie van het U.S. Army veranderde de naam van de eenheid in 1997 in F Company, 159th Aviation Regiment (F/159th AVN) als onderdeel van de "Mission Ready" Aviation Task Force. In het kader van de overdracht van het vliegveld van Giebelstadt aan de Duitse overheid om er Giebelstadt Airport (EDQG) van te maken, verhuisde "Big Windy" in 2007 met haar Chinooks naar haar huidige thuisbasis in Ansbach en kreeg ze de naam B Company, 5th Battalion, 158th Aviation Regiment (B/5-158th AVN). In juni 2015 werd het 5th Battalion, 158th Aviation Regiment ontbonden en werd "Big Windy" de B Company van het 1st General Support Aviation Battalion, 214th Aviation Regiment, haar huidige identiteit.

De Verenigde Staten zijn bij nagenoeg alle ongeregelde zaken in de wereld betrokken. "Big Windy" nam in de loop der jaren dan ook deel aan een lange lijst van operaties en conflicten in Europa, het Midden-Oosten en Noord-Afrika.

### Oefening "Iron Lion"

De "Big Windy" Chinook was in Sanicole in het kader van de Amerikaans-Belgische oefening "Iron Lion". Zulke bilaterale oefeningen met verschillende NAVO-partners worden regelmatig georganiseerd om de samenwerking en interoperabiliteit tussen eenheden met gelijkaardige opdrachten te verbeteren. De deelnemende Amerikaanse eenheid was Anvil Troop, 1-91 CAV, 173rd IBCT (Airborne) of voluit Anvil Troop (anvil = aambeeld), 1st Squadron, 91st Cavalry Regiment, 173rd Airborne Infantry Brigade Combat Team. Deze eenheid is zowel in Grafenwöhr, Duitsland, als in Vicenza, Italië, gebaseerd. Van Belgische kant nam het 3de Bataljon Parachutisten uit Tielen deel.

De heer Michael M. Adler, de Amerikaanse ambassadeur in België, bezocht de oefening op 13 april. Het was uit zijn handen dat onze pleincommandant een aandenken mocht ontvangen voor de goede ontvangst van de Amerikaanse militairen op het vliegveld van Sanicole.



Amerikaans ambassadeur Michael M. Adler in gesprek met een van de deelnemers aan oefening "Iron Lion" voor het clubhuis van Sanicole. © Major Robyn Haake



Het relatiegeschenk dat dienstdoend pleincommandant Geert voor bewezen diensten uit handen van de Amerikaanse ambassadeur mocht ontvangen.

### Enkele cijfers om bij stil te staan

Van 1961 tot 1975 werden 11.827 Amerikaanse helikopters in Zuidoost-Azië in het kader van de oorlog in Vietnam ingezet. 5.068 van deze toestellen gingen daarbij verloren als gevolg van vijandelijke acties of operationele ongevallen.

Ongeveer 40.000 helikopterpiloten namen deel aan het conflict. 2.202 van hen kwamen om, samen met 2.704 andere bemanningsleden van deze toestellen.

De spotters die "Big Windy" van aan de andere kant van de piste mochten fotograferen op voorwaarde dat ze enkele van hun mooiste foto's voor publicatie in dit magazine zouden bezorgen, stuurden welgeteld nul (0) foto's in...

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



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