

**KOPEREN PASSER
CLUB V 9
TIENEN**



Nieuwsbrief nr. XVI / 06 Tienen, 27 / 02 / 2026

Hallo Vrienden van Club V 9 Koperen Passer Tienen,

1. Friet met mayonaise: Iemand moet toch ooit als eerste op het idee zijn gekomen om aardappelen te schillen, in staafjes te snijden en daarna zelfs twee keer in olie of frituurvet

te bakken. En dan heb ik het nog niet over de saus die er tegenwoordig rijkelijk overheen gekieperd wordt. De frieten (of *frites*) komen waarschijnlijk en hoofdzakelijk uit België. Volgens de bekendste uitleg bakten mensen in de Maasvallei al in de 17^{de} eeuw aardappelen in vet. In de winter, wanneer de rivier bevroren was en vissen schaars waren, sneden ze aardappelen in visvormpjes en frituurden die. Voilà: de frieten waren geboren. Maar



waarom "French fries" (spreek uit in het Engels)? Om de verwarring nog wat groter te maken? Er wordt beweerd dat tijdens **WO I** Amerikaanse soldaten voor het eerst kennismakten met frieten in België, waar hoofdzakelijk Frans werd gesproken. Ze noemden ze daarom ... "French fries"? Eerlijk gezegd nu weet ik het niet meer.

Daarbovenop komt een tweede, niet minder belangwekkende historische kwestie: de mayonaise. Een saus van olie, eieren en mosterd. Niet heel complex en kan op honderd plaatsen zijn bedacht. Maar wie was de eerste? De kip of het ei? Maar och...wat doet dit er allemaal nog aan toe. Ik krijg nu enorm zin in ... een boterham met choco!

2. Uitnodiging volgende activiteit:

Alle info krijg je in een afzonderlijke uitnodiging die je ook op onze website kan terugvinden.
Vrijdag 20 maart 2026: Hotelschool Hasselt en het kasteel van Ordingen.

3. Verslag : "Luchthaven van Zaventem achter de schermen - 2026"

Vrijdag 20 februari 2026.

-Vervoer: autocar "Violettacars"- chauffeur Guido.

-Vertrek: aan "Carrefour" Tienen om 12.15 uur.

-Fotograaf van dienst: Karel. Zeer mooie foto's trouwens! Proficiat!

-Reisleider ad interim: Jean-Pierre (NB.: Maurice vierde zijn 80^{ste} verjaardag met zijn familie in Oostenrijk! GELUKKIGE VERJAARDAG MAURICE !)

Stipt op tijd aan de Carrefour vertrokken . Weinig verkeersproblemen. Gevolg: goed op tijd aangekomen in Zaventem. Wel even moeten zoeken waar we ons precies moesten melden: de hoofdingang van COMPASS - hoofdzetel van Brussels Airport Company. Bleek nu dat er net in die hoek van de vertrekhal op de derde verdieping een oefening gaande was van de veiligheidsdienst (security+politie) met een snuffelhond rond een vuilnisbak. Het gebied was daardoor afgespannen met rood-wit lint.

Zeer vriendelijke ontvangst met overhandiging van ieders veiligheidspasje en badge op naam. We werden begeleid naar de ontvangstruimte met prachtig uitzicht op de connector, het verbindinggebouw tussen de vertrekpiereën met enkele vliegtuigen die vertrekkensklaar stonden te wachten.

Een grote kop koffie mochten we via de zelfbediening met graagte opdrinken. Ondertussen vertelde een gids wat algemeenheden van wat er zoal op het programma stond: rondrit met de luchthavenbus, bagagehallen en veiligheidsvoorschriften.

Maar waar was onze voorzitter? Mevrouw Belinda HUENS, ontdekt door Maurice tijdens zijn zoektocht om een bezoek te kunnen regelen, kwam ons in hoogsteigen persoon welkom heten. Bleek dat zij een (oud)-studente was van het KA Tienen en Pierre haar favoriete leerkracht nog steeds bleek te zijn. En dat zij er beiden nog met veel plezier en genoeg aan terugdachten, was ook nog steeds zeer goed merkbaar. Het moet een zeer leuke leerperiode zijn geweest!

Onze gids tijdens het bezoek was GEERT, een hoofdgeneesheer uit een naburig ziekenhuis, die in zijn vrije tijd kwam gidsen!

Zoals vermeld in de veiligheidsvoorschriften (elke groep van vijf bezoekers krijgt een security toegewezen) werden wij tijdens de volledige rondgang gevolgd door nog twee andere mannen en een vrouw. De mannen bleken om beurt te gidsen, de juffrouw daarentegen was van de security zelf. Deze gidsen werken als vrijwilliger na hun oppensioenstelling. Zo was François een gewezen hoofdcommissaris bij de vroegere rijkswacht. Het was ook de man die ons verwelkomde aan de incheckbalie.

Na de koffie ging het richting security. Net zoals ook alle passagiers moesten wij dezelfde securitycheck ondergaan: controle op gevaarlijke en/of verboden voorwerpen via scans en fouillering. Elektronica, jassen, broeksriemen, munten, sleutels, e.a. moesten we in bakken leggen die vervolgens door een scanmachine rolden. Broekzakken leegmaken dus. Wijzelf moesten door een WTMD (Walk-Through Metal Detector) hopen dat deze niet zou aanslaan. Alleen de meestverdachten (en zij met een pacemaker) werden gefouilleerd door een beveiligder. Onze gids stelde ons gerust en zei dat alles enkel in het kader van de VEILIGHEID van passagiers en bezoekers wordt gesteld .

Nu vlug naar de bus voor een rondrit op en rond het terrein van de luchthaven, maar liefst 1245 ha groot. Na '40-'45 was het vliegveld slechts 300 ha groot.

De huidige luchthaven ligt ten noordoosten van Brussel op de grondgebieden van Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel en Kortenberg. Brussels Airport heeft een banenstelsel met 3 start- en landingsbanen die samen een "Z" vormen. Banen 07L/25R en 07R/25L lopen parallel, ieder over een lengte van meer dan 3 km, en zijn sterk naar het westen gericht wegens de klimatologische omstandigheden - veel westenwind -in België. Met "L" wordt de baan links aangeduid wanneer je in de

vliegrichting kijkt, "R" duidt op de baan rechts (op het kompas ongeveer 250°). Baan 01/19 loopt dwars en is bijna 3 km lang. Elk van deze start-en landingsbanen kan in twee richtingen worden gebruikt want elk vliegtuig heeft wind tegen nodig.

Aan de andere kant van de tarmac ligt de vliegbasis Melsbroek, een luchtmachtbasis van de luchtcomponent van defensie. Het is een vliegbasis die de landingsbanen en grond- en luchtcontrole deelt met Brussels Airport. Hier vinden we dus de thuisbasis van de 15^e Air Transport Wing die hoofdzakelijk cargo- en troepentransporten verzorgt, en daarnaast ook personaliteitentransport en medische interventies uitvoert.

Brussels Airport, gelegen in het hart van Europa als ideale toegangspoort voor de rest van de wereld, wil zich manifesteren in een uitgesproken klantvriendelijke dienstverlening, waarin VEILIGHEID op de eerste plaats komt, en optimale "Feelgood" aanbieden aan haar passagiers. Dit vertaalt zich in bijvoorbeeld streven naar een duurzame, gastvrije en innovatieve aanpak, naar een betere bezettingsgraad t.o.v. vroeger en naar een vermindering van de milieu-impact -netto-nuluitstoot CO₂ door duurzame luchtvaartbrandstoffen -en geluidsvermindering tegen 2030.

SKYHALL

Het eerste gebouw op onze rondrit is de SKYHAL, de vroegere transithal uit 1958, toen architecten de opdracht kregen om een volledig nieuwe luchthavenstructuur te ontwerpen om zo de vele internationale bezoekers van

"Expo 58" te ontvangen. Helaas zou zij pas op 05/07/1958 geopend worden, dus net na de opening van Expo 58 op 17 april. Deze hal van 100 m lang, 55 m breed en 18 m hoog heeft als grote eigenschap een aluminium dakconstructie te bezitten die wel lijkt te zweven op A-vormige kolommen. Ik ben er bijna zeker van dat ieder van ons de binnenzijde van deze hal ooit vanop de eerste verdieping heeft gezien. Je hebt er een prachtig uitzicht op de benedenverdieping met de vertrekkende passagiers en de "duty free shops".

Nu is deze geklasseerde hal prachtig en volledig gerenoveerd en staat ze klaar voor exclusieve evenementen met een capaciteit van 2500 personen (6100 m² verdeeld over twee verdiepingen). Op het moment van ons bezoek was er een evenement gaande te zien aan de prachtige lichtarmaturen van vroeger, nu voorzien van energiezuinige ledverlichting. In het verleden had de gemeente Zaventem Skyhall in gebruik tijdens de vele inentingen van covid.

Grenzend aan de Skyhall bevindt zich de VIP-lounge voor leden van de koninklijke familie. Deze wordt helaas niet veel gebruikt, omdat zij meestal vertrekken vanuit Melsbroek. Wist je dat er in België slechts twee personen volledig vrijgesteld zijn van enige controle? Dat zijn de koning en ...de eerste minister. Dus niet de koningin en ook niet kroonprinses Elisabeth.

Wie wel van deze lounge gebruik maken, zijn CEO's van zeer grote (rijke) bedrijven (ongeveer 25 000 € alleen nog maar voor de "naakte" ruimte!), en de Rode Duivels bijvoorbeeld om te ontsnappen aan de drukte van handtekeningjagers!

HANGARS

In een eerste reeks van grote hangars zijn er twee van de vliegtuigmaatschappij TUI voor onderhoud van haar toestellen. Elk vliegtuig is gehouden aan zeer strenge onderhoudsvoorschriften opgelegd door de vliegtuigconstructeur zelf. Dus elk schroefje of druppel olie wordt bepaald door de constructeur. Bijgevolg moeten technici speciale opleidingen volgen om aan een bepaald type vliegtuig te mogen werken. Hier heeft de piloot een zeer belangrijke rol te spelen, want elk mankement, hoe groot of hoe klein ook, moet worden genoteerd in een logboek en moet ter herstelling uitgevoerd worden.

Ook Brussels Airport heeft een aantal vliegtuigen in eigen beheer zoals: A319, A320 A330. Deze bevinden zich in zeer grote hangars naast die van TUI.

De levensduur van een vliegtuig bedraagt ongeveer 25 à 30 jaar.

Ook bevinden zich in Zaventem een aantal privévluchtvaartmaatschappijen zoals EXECULJET, GENERAL AVIATION of LUX-AVIATION bijvoorbeeld. Wens je privé een verplaatsing te maken naar Nice, dan huur je gewoon een privéjet. Je kan dan voor een kleine 30 à 40 000 euro bij deze maatschappijen terecht. Dus ... waar wacht je nog op ?

VERTREK - AANKOMST - PIEREN - BRANDSTOF

Na incheck, security en douanecontrole kan je naar een van de twee vertrekpiere (A-pier en B-pier) gaan. Hieraan zijn voor iedere pier ongeveer 22 gates of toegangsdeuren beschikbaar, afhankelijk van waar je vliegtuig vertrekkenklaar staat te wachten. Dat vliegtuig is verbonden met de "groundpower" . Hierbij ontvangt het toestel zijn energie van de luchthaven zelf. Eenmaal geland worden alle motoren uitgeschakeld en kan het vliegtuig via een eigen generator (een motor), die zich in de staart bevindt, voor energie zorgen noodzakelijk voor de verdere werking van het vliegtuig (verluchting, elektriciteit, taxiën, ...). Na de aansluiting aan de aanlegpier wordt opnieuw "groundpower" geleverd nu door middel van een kabel.

Een "airbridge" of beweegbare en overdekte luchtbrug of verbindingsslurf verbindt de vertrekpier op de eerste verdieping -de gelijkvloerse verdieping is voor de aankomende passagiers- rechtstreeks met de deur van het vliegtuig en laat passagiers toe om via een koker het vliegtuig te betreden. Momenteel zijn de meeste verbindingsslurven aan vervanging toe. Aangezien onze luchthaven ook grotere vliegtuigen (van het type Airbus A380 - vliegtuig met 2 verdiepingen) kan ontvangen worden de voorziene nieuwe luchtbruggen best ook van twee verdiepingen voorzien. Zo kan het inschepen vlugger, moderner en met meer passagiers tegelijk geschieden.

Op de tarmac zagen we een vliegtuig van ETHIOPIAN AIRLINES zonder enige bedrijvigheid errond. Het leek net te slapen! Het stond in "dagverblijf", d.w.z. dat dit toestel 's morgensvroeg was geland en pas dezelfde dag 's avonds opnieuw zou vertrekken.

Een vliegtuig verbruikt "kerosine" als brandstof, een primaire fossiele brandstof (petroleum) van aardolie. Een rechtstreekse NATO-pijpleiding vanuit Antwerpen voorziet de luchthaven van vliegtuigbrandstof. Voor een vlucht van Amsterdam naar New York is ongeveer 65 000 liter kerosine (uitgedrukt in "ton" - 1 ton fuel is ongeveer 900 liter) nodig, afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig, zijn vracht (passagiers + valiezen) en een reserve (voor noodgevallen (bv. uitwijkingen, drukte op de luchthaven om te landen,..). De piloot maakt hiervoor de nodige berekeningen en beslist. Tot onze verrassing vernamen we ook dat zelfs onze gebruikte frituurolie en oude motorolie tot vliegtuigbrandstof worden omgeturnd!

Wist je dat elk vliegtuig een identificatienummer draagt, afhankelijk van het land van herkomst (registratienummer), een soort van "nummerplaat" voor vliegtuigen dus. Dit unieke nummer begint met een prefix dat het land van herkomst aangeeft (bijvb. OO-voor België, PH-voor Nederland, N-voor de VS, G-voor het VK,...) en enkele cijfers of letters. Bijvoorbeeld PH-HXF of OO-DWF. De afkorting PH voor Nederland staat voor... Piet Hein!

Met een vluchtnummer daarentegen (bv. SN 3597) wordt een specifieke vlucht geïdentificeerd samen met de datum en bestemming. Je vindt dit nummer ook op je instapkaart en geeft de reiziger via allerlei infoborden de nodige informatie betreffende inchecken, instapgate, bagageband, ...

BRANDWEER

Brussels Airport beschikt over 2 brandweerkazernes (OOST en WEST). West is de grootste. Een brandweerman op de luchthaven dient eerst in het bezit te zijn van een zware basisbrandweeropleiding. Daarna volgt nog een specifieke opleiding voor de luchthaven. Selectie en opleiding zijn zeer zwaar en streng! Jaarlijks worden er oefeningen en tests gehouden op oude wrakken en vliegtuigen in stand-by. Ook wordt er geoefend met een blusrobot omdat hevige branden (bv. van kerosine) een enorme hitte produceren en niet benaderbaar zijn voor de mens , ook niet in speciale kledij. Tevens beschikt de brandweer over 5 ziekenwagens en is een arts in permanente dienst (24/24 - 7/7 - 12/12) samen met een verpleegkundige .

BRUCARGO

De cargo-afdeling, ongeveer 100 ha groot in het noordwestelijke stuk van de luchthaven, heeft een bijzonder goede reputatie in het goederenvervoer, vooral voor farmaceutische producten ("Pfizer" vooral). Vooral 's avonds is deze vrachtafdeling vergelijkbaar met een bijenkorf. Zo druk!

De koerierdienst DHL is zo een cargomaatschappij, maar zij moest hoofdzakelijk 's nachts vliegen. Door te veel commotie en onzekerheid in dit dossier verhuisde DHL haar hoofdzetel naar Leipzig.

Ondertussen doet de luchthaven enorme inspanningen aangaande geluidshinder, gebruiksvriendelijkheid, andere brandstof, stillere vliegtuigen e.d. ...

Een Jumbo Jet 747 kan bijvoorbeeld 134 ton vracht vervoeren en weegt dan in zijn totaal 447 ton. Dit toestel kan ook de neus openen om nog vlotter te kunnen laden en lossen. Dat een vrachtvliegtuig geen raampjes heeft, maakt wel een rare indruk!

BIRDCONTROL

Een speciaal opgeleide ploeg rukt er regelmatig in hun gele auto op uit over het ganse grondgebied. Via luidsprekers op de wagen met geluid van roofvogels bijvoorbeeld worden de vogels afgeschrikt, vooral rond de start- en landingsbanen.

Ook knaagdieren zoals konijnen en marters worden geweerd uit vrees voor beschadiging van kabels. Deze ploeg beschikt ook over een jachtvergunning, maar daar wordt enkel in uiterste nood een beroep op gedaan!.

NOG ENKELE WETENSWAARDIGHEDEN

Tijdens onze rondrit passeerden we ook de "gipsvlucht" van E A (Europ Assistance). Gewonde wintersporters -skiërs, snowboarders, ...- liggend op een brancard of onder medische begeleiding, worden met dit vliegtuig terug naar huis gevlogen. Enkele dagen na ons bezoek stond in de krant zelfs een artikel met een foto van deze gipsvlucht!

Tijdens de winterperiode moeten vliegtuigen met een speciale vloeistof ontdaan worden van ijsaanzet. Dit is uiteraard zeer belangrijk, wetende dat de temperatuur op vlieghoogte ongeveer min 50° kan bedragen en ijsafzetting besturing en motoren ernstig kunnen hinderen.

Water op de start- en landingsbanen en gebouwen wordt opgevangen en gezuiverd. Het dient deels voor eigen gebruik en deels naar wadi's geleid (waterafvoer, drainage en infiltratie) die op hun beurt vogelvrij worden gehouden. Zo wordt wateroverlast voorkomen en het grondwater op peil gehouden. Het nieuwste beschilderde vliegtuig van de vloot van Brussels Airlines ("GRAVITY" gedoopt - een Airbus A320 OO-SNJ), herkenbaar aan zijn blauwe kleur en de beschildering rond het stripfiguur "KUIFJE NAAR DE MAAN", stond gelukkig voor ons te wachten om te vertrekken. De piloten hadden zelfs nog even tijd om te wuiven. Het uitgelezen moment om hier een groepsfoto maken! Merci Karel! Het eerste kuifjetoestel "RACKHAM" - de haai-onderzeeër uit het kuifjealbum "De schat van Scharlaken Rackham" - is ook een Airbus A320; je kan aan boord zelfs het album in verschillende talen lezen, is al bijna 11 jaar in dienst en verdwijnt 2027 uit de vloot.

BAGAGEAFHANDELING

En toen gebeurde het onverwachte! Mijn balpen weigerde om nog enige vorm van inkt te verspreiden! Daarbovenop kon geen enkel ander bestuurslid mij uit de nood helpen?

Een wijze les dus voor Maurice: zorg dat je steeds een reservebalpen bij je hebt. Een potlood is misschien nog beter?

Dus de rest van dit verslag zal in mineur verschijnen! Sorry!

Laten we even de eerste reis van onze bagage volgen.

Je checkt in. Hier wordt je bagage gewogen en gelabeld (streepjescode)! Deze code is zeer belangrijk, want ze bevat alle belangrijke informatie: vluchtnummer, bestemming, vluchtdatum en een CHIP waardoor de koffer de hele route kan gemonitord worden. Daarna begint ze haar reis. Een

transportband brengt haar naar twee enorme ondergrondse bagagehallen. Een scansysteem (de "chip" wordt gelezen) bepaalt haar weg, want nu komt ze, gelegen op een gele bagagewagen, in een netwerk van transportbanden, sorteerders en scanners. Het systeem herkent de barcode en zorgt ervoor dat de koffer op de juiste transportband terechtkomt. Een andere scanner controleert ondertussen of er geen verboden items in je koffer zitten zoals vloeistoffen, ijzer, wapens, batterijen, powerbanken, ... Er wordt niet gecontroleerd op drugs. Eenmaal de juiste weg afgelegd, kiepert de gele kofferwagen je bagage in een bagagekar of bagagecontainer die op zijn beurt (en met daarbij ook alle andere bagagekarren voor eenzelfde vlucht) naar het vliegtuig wordt gereden en ingeladen.

Soms komt je koffer in een buffer. Dit is een opslagruimte voor koffers die bijvoorbeeld te vroeg zijn ingecheckt of waarvan het toekomstige vliegtuig vertraging heeft opgelopen.

Het bagagetransportsysteem bezit ook genoeg ruimte om koffers te verplaatsen die zeer snel naar het vliegtuig moeten. Maak je ook geen zorgen als je een tussenlanding moet maken of moet overstappen in een ander vliegtuig. Je koffer staat "in transit" d.w.z. je bagage wordt automatisch van het ene vliegtuig naar een ander verplaatst zonder ze eerst aan de passagier te bezorgen. Ook hier wordt voor gezorgd!

Op je bestemming aangekomen begint de reis van je koffer opnieuw maar dan in omgekeerde richting: uit het vliegtuig, opgeladen op bagagekar, naar de bagageruimte en op bagagetransportband. Zo zijn er in Zaventem 8 verschillende bagagebanden waar je je koffer kan oppikken. Merkwadig dat er niemand te zien was in die bagagehallen. Alles verloopt volledig automatisch. Soms is het nodig dat een technicus ergens af en toe een handje moet helpen als bv. het kofferlabel gescheurd is, een riem rond een koffer los zit en blijft haken, de koffer stuk is, ... Alles in deze bagageruimte is milieu- en energievriendelijk d.w.z. dat de transportbanden niet werken als er geen bagage voorhanden is.

Op jaarbasis kunnen ongeveer 8 à 9 miljoen stuks passeren.

Je thuisadres op je koffer vermelden is zinloos. Je email en telefoonnummer zijn voldoende. Dure koffers gebruik je best ook niet. Op Zaventem bestaat er ook een bagagehotel. Dit is een rustplaats voor koffers die ofwel niet werden afgehaald, ofwel niet teruggevonden werden in het scansysteem. Een robot geeft ze dan netjes een plaats en onthoudt ook waar hij ze plaatst.

Wat betreft de VEILIGHEID zal men ENKEL OP VEILIGHEID controle uitvoeren. Dus niet op drugs bijvoorbeeld.

Dit gebeurt in vier stappen. Stap 1: door middel van een snelle scan van 2 seconden voor elke koffer en dit ondersteund door artificiële intelligentie. 85% van de koffers wordt hier goedgekeurd. Stap 2: een automatische security-check van ongeveer 30 seconden. Stap 3: Security-check door een security-beambte. Duurtijd ongeveer 90 seconden. Stap 4: Manuele controle. Hier wordt de eigenaar erbij gehaald wanneer "iets" verdachts opgemerkt wordt en in zijn bijzijn wordt de koffer opengemaakt.

In totaal heeft een koffer maximum 8 minuten nodig om van de incheckbalie naar het vliegtuig getransporteerd te worden.

Wat het veiligheidspersoneel betreft zijn er ook aan hen zeer strenge eisen opgelegd. Zo zullen regelmatig "dummibeelden" op het scherm van de beambte verschijnen en MOET hij deze ook herkennen. Ook zullen onbekende (valse) controleurs de persoonssecuritycheck passeren en moeten ook zij "ontdekt" worden als verdachte en de nodige voorgeschreven procedures volgen.

Hier eindigde het officiële bezoek en mochten we in dezelfde ontmoetingshal van 's morgens nog even bekomen bij een frisdrank of een kop koffie.

Daarna ging het terug huiswaarts waar we zonder problemen rond 18.15 uur toekwamen.

Een superleuke en reuze-interessante namiddag! Merci Maurice en megaspijtig dat je er zelf niet bij kon zijn.

4. Evaluatie van de maaltijd :



Er werd geen lunch voorzien dit keer !

5. Ledennieuws :

Onze jarigen in... februari:

Karel Van Rompaey

Maurice Geysenbergh

Didier Van Houts

Eddy Van Der Heggen

GELUKKIGE VERJAARDAG MANNEN !



• * In memoriam:

Ook willen we zeker niet vergeten en denken aan onze goede vrienden:

Alfons PONSARTS (*25-10-1934 +23-02-2020)

Freddy COSTERMANS (*30-10-1945 +05-02-2025)



6. Tegeltjeswijsheid :



7. Mop van de maand: Smartphone

De lerares zat aan tafel en keek de werken van haar leerlingen na. Het huis was stil. Haar man zat in de zetel met zijn smartphone in de hand, volledig verdiept.

Toen ze eindelijk bij het laatste werk kwam, begonnen haar handen te trillen. Tranen vielen op de bladzijde. "Wat is er?", vroeg haar man toen hij het merkte.

"Gisteren gaf ik de kinderen een opdracht om een opstel te schrijven met als onderwerp "Mijn wens", zei ze. "En waarom huil je dan nu?", want hij begreep het niet!

"Er is hier een tekst die ik niet helemaal kon lezen zonder te breken!"

"Wat staat er dan in?", vroeg hij zacht. Ze begon met nog tranen in de ogen voor te lezen:

"Mijn wens is om een smartphone te worden. Mijn ouders houden heel veel van hun telefoon. Soms lijkt hij belangrijker dan ik. Als papa moe thuiskomt van zijn werk, heeft hij tijd voor de telefoon, maar niet voor mij. Als de telefoon rinkelt, nemen ze meteen op. Ze spelen met de smartphone, maar niet met mij. Als ze bellen, luisteren ze niet meer naar mij, zelfs niet als ik iets belangrijks zeg. Daarom is mijn wens om een smartphone te zijn!", zo eindigt de vrouw al snikkend.

"Wie heeft dat geschreven?", vraagt hij al fluisterend.

"Onze zoon!", antwoord ze met nog meer tranen in de ogen.

8. Wat staat er nog zoal op ons programma als volgende activiteiten: Seizoen 2025-2026 : VOOR WIJZIGINGEN VATBAAR !

20-03-26: Hotelschool Hasselt en kasteel van Ordingen

17-04-26: Canal du Centre (boottocht Strépy met scheepslift)

15-05-26: Dinant Leffemuseum en museum van Bouvignes

19-06-26: nog te bepalen - eindeseizoensfeest - **met onze dames**

9. Varia:

* Neem vast en zeker ook een kijkje op onze website: <https://kptienen.be/index.htm>

** Denk steeds aan onze afspraken :

- *tijdig inschrijven en betalen,*
- *berichtje naar Pierre en Maurice*
- *op voorhand verwittigen als je na inschrijving echt niet aanwezig kan zijn!*

*** Hoe meer zielen hoe meer vreugde ! Breng jij een nieuw lid aan ?

**** Wij zijn steeds op zoek naar nieuwe, andere en toffe locaties een bezoek waard.
Kan je ons daarbij helpen, laat het gerust weten aan "iemand" van het bestuur!

***** Weerspreuk:

Groeit in februari het gras,
met Pasen een dikke jas.

of nog

Is februari kil en nat,
is er koren in 't vat.



Nog een hartelijke groet van de zeven !

Maurice Geysenbergh maurice-ann@hotmail.com

Eddy Van der Heggen
eddyvanderheggen@hotmail.com

Etienne Dewolfs etienne.dewolfs@skynet.be

Guido Lenaerts lenaertsguido@hotmail.com

Pierre Liesmons pierre.liesmons@kptienen.be

Jean-Pierre Swijns jp.swijns@kptienen.be

0477675837

Paul De Bondt paul.debondt@skynet.be