

# over-look



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr **13**

Vierde jaargang  
December 2005



## Woordje van de voorzitter ...

Net op het ogenblik dat we zo stilaan alles begonnen te regelen voor het beleven van gezellige eindejaarsfeesten sloeg het noodlot toe.

Op vrijdag 9 december verloren ons clublid Martin Lenaerts en zijn passagier Julien Jacobs het leven bij een tragisch vliegongeval te Clinge.

Ik wil in de eerste plaats ook langs deze weg, persoonlijk en in naam van de ganse club, de bliken van innig medeleven overmaken aan de getroffen families en hen verzekeren dat ze steeds op onze steun en hulp zullen kunnen rekenen. Met Martin verdwijnt niet alleen ons oudste vliegend lid maar zeker er vast een trouw clublid. Geen week ging voorbij zonder dat hij er was, steeds goed gemutst met een goed woord voor iedereen. Ieder jaar weer stond hij ook paraat om zijn steentje bij te dragen in de organisatie van onze vliegshow.

Ook in de club zullen wij Martin missen. Sterker dan woorden zijn de gevoelens die zijn heengaan opwekken. Wij zullen vanaf nu de vele herinneringen koesteren die hij ons, met zijn warme persoonlijkheid, heeft achtergelaten.

Deze dramatische gebeurtenis overschaduwde de positieve ervaringen binnen de club in 2005. Die danken wij aan de inzet van zovele mensen. (zie terugblik 2005).

We wensen iedereen vredige feestdagen toe en vragen ook op de mooie momenten even terug te denken aan hen die ons verlieten en hun families.

De voorzitter  
Nicole

## Bezoek aan het Tactical Leadership Program (TLP) te Florennes

*Door omstandigheden kon het bezoek aan de basis te Cambrai, dat gepland was in oktober-november, niet doorgaan. Het bestuur is niet bij de pakken blijven zitten en zocht een alternatief. Wie zoekt die vindt en zo kunnen we nu aankondigen dat onze volgende bestemming Florennes zal zijn.*

Florennes is de thuisbasis van de 2<sup>de</sup> Tactische Wing van de Luchtcomponent, die het 1<sup>ste</sup>, 2<sup>de</sup> en 350<sup>ste</sup> smaldeel groepeerd. Naast deze nationale smaldelen is er ook het TLP gehuisvest. Deze internationale organisatie groepeerd 8 NATO luchtmachten en ook Frankrijk is een vaste deelnemer.

Het is dit gedeelte van de basis dat we zullen bezoeken.

Wie nu reeds al wat meer wil weten over dit internationaal programma surft naar [www.tlp.be](http://www.tlp.be) en vindt op die website niet alleen de historiek maar ook de nodige uitleg over de werking ervan. Bovendien bevat de site een aantal mooie en spectaculaire foto's waarvan we alvast ééntje afdrucken ter illustratie.

Voorlopig is deze reis gepland op 7 of 14 februari 2006. Alle verdere details krijgen jullie later via een brief en natuurlijk via onze website. Intekenen op de deelnemerslijst kan vanaf de heropening na het eindejaarsverlof.

Francis



## Inhoud



1. Bij de cover:  
*Diamond Katana op bezoek bij Sanicole*
2. Woordje van de voorzitter
2. Bezoek TLP Florennes
3. Mededelingen van het bestuur
3. OPS Corner: Ontstekingsstelsel
4. OPS Corner: Oliesstelsel
- 6 - 7. Reisverhaal: Vliegend naar Praag
7. Agenda 2006
8. Wist U dat?
8. Openingstijden
8. Overdenken waard
9. Zwarte dag voor Sanicole
10. Sukkel en Sakker

### Redactie:

Francis Bensch, Paul Paeleman, Cees van den Hoek,  
Rob van Espen, Ton Kuypers, Jos Verhaeren,  
Geert Lemmens.

### Aeroclub Sanicole

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



## Directoraat - generaal Luchtvaart.

Het Directoraat - generaal Luchtvaart verhuist naar de tweede verdieping van het Communicatie Centrum Noord te Brussel.

Nieuw adres:

Directoraat - generaal Luchtvaart

CCN - 2de verdieping

Vooruitgangstraat 80, bus 5, 1030 Brussel.

e-mail: civilair@mobiliteits.gov.be

Dienst vergunningen gesloten voor publiek van 14 tot en met 21 december 2005.

Bereikbaar tel. 02 - 2063236

fax. 02 - 2063299

Nieuw telefoonnummer 02 - 2774311

Faxnummer 02 - 2774259

## Para's

Het bestuur van onze club is in onderhandeling met een vliegtuigeigenaar, die zijn vliegtuig voor parachutisme wil inzetten op ons vliegveld. Het streven is om in maart 2006 de activiteiten te starten.

## Terugblik op de club-werkdagen

De clubwerkdagen mogen een succes genoemd worden. Dat wil zeggen, er is in goede sfeer veel werk verzet. Een groot gedeelte van de leden heeft zich op één of op meerdere dagen gemeld. Om 12.00 uur stonden soep en belegde broodjes klaar. Volgend jaar zetten we het systeem van clubwerkdagen verder. U kunt de data al in de jaaragenda vinden en in uw agenda overnemen. We hopen op een grote opkomst.

## Exploatievergunning

Een "Registered Facility" moet van het Directoraat - generaal Luchtvaart beschikken over een exploitatievergunning. Onze vergunning nr. 231 is weer vernieuwd tot 2007.

## F84

Tot op heden verloopt de restauratie van onze F84 niet voorspoedig. We zijn het er unaniem over eens, dat het vliegtuig zo zeer mooi staat opgesteld. Het hekje voldoet goed. Alleen de definitieve afwerking stagneert. Het lijkt nog een geweldige klus, maar eigenlijk valt het nog mee. We hebben al verschillende toezeggingen. De verf is geleverd door Wim Marchal. Het spuitwerk is toegezegd en de striping/belettering / e.d. worden door Paul Paeleman gedaan. Waar wringt de schoen dan? Plaatwerk en schuren. We zullen proberen om tegen maart een restauratieploeg actief te hebben. De inschrijffijst hangt in het clubhuis.

## Uitspraak radiofrequenties.

Met ingang van 24 november 2005 is de uitspraak van de frequenties aangepast.

121.4 Uitspreken wat er staat.

129.25 129.250 uitspreken.

125.525 125.525 uitspreken.

## Geslaagden

Tom van Genechten

Ruddy Cuyvers

Piet Segers

Piet Goorden

Geoffrey Buekenberghs

Geert Lemmens

Paul Verkuyl en Nic Bal moeten nog gaan.

We wensen hen succes toe!

## Geslaagden Theorie-examen

Roel Sleebus

Dirk Dormans

## Solisten.

Alexander Domanitsky

Gerard van der Sangen

Hendrik Garvelink

Patrick Verhemeldonck

## Deelnemers Theoriecursus.

Patrick Verhemeldonck

Davy Duts

Stefan Hermans

Jakob van de Laar

Jeroen Pepels

Chris Janssen

## Drainfuel

In hangar 6 en bij de benzinepomp staan jerry-cans waar u de afgetapte drain-fuel in kunt doen. Veilig en milieuvriendelijk.

## Goed bedoeld, maar wat kunnen de consequenties zijn?

Het komt regelmatig voor dat piloten hun collega-piloten of kennissen een pleziertje willen doen door hen al of niet gratis mee te laten vliegen.

Het gebeurt ook dat eigenaar-piloten hun vliegtuig laten vliegen door andere clubleden.

Dit gebeurt vol enthousiasme en er wordt zelden over nagedacht of dit niet kan eindigen in mineur.

Vraagt u zich in zo'n situatie ooit af of:

- Het vliegtuig verzekerd is tegen vervoerde derden.
- De piloot recent nog met dit type vliegtuig heeft gevlogen.
- Het vliegtuig voldoende is gecontroleerd voor de vlucht.
- De piloot bepaalde vluchten mag uitvoeren (met passagiers aan boord)

Meestal bent u al zo blij, dat u mee kunt vliegen, dat u uit valse schaamte niet informeert naar boven genoemde punten. Het wordt nog

ernstiger als u solo of als PIC in het vliegtuig van uw vriend/collega mag vliegen. Bedenkt u eens wat u aan de hand hebt als u schade veroorzaakt.

Verzekerd? Eigen risico? Officieel uitgecheckt? Voldoende recente vliegervaring? Binnen de gebruikslijmieten gewerkt? Voorzichtig genoeg gehandeld?

Nu kunt u het in alle rust overdenken, dat is beter dan dat u het zich moet afvragen als u voor een voldongen feit staat.

Afgezien van deze waarschuwingen staat in het huishoudelijk reglement dat er geen verhuur van vliegtuigen plaatsvindt zonder toestemming van het bestuur van de club.

## Lidgeld 2006

|                       |                              |
|-----------------------|------------------------------|
| Vliegend lid          | € 200,-                      |
| Eigenaar lid          | € 235,-                      |
| Eigenaar steunend lid | € 125,-                      |
| Steunend lid          | € 75,- of € 100,- of € 125,- |

Een eigenaar van een vliegtuig, die vliegveld Leopoldsburg - Beverlo niet als thuishaven heeft, dient minstens € 125,- te betalen als steunend lid. De prijzen zijn ongewijzigd t.o.v. vorig jaar.

## Persoonlijke Verzekeringen 2006.

De premie voor de persoonlijke verzekering, die ieder vliegend clublid dient af te sluiten blijft in 2006 ongewijzigd.

- van vliegtuigen toebehorende aan of ter beschikking van de AC Sanicole VZW (helicopters en ULM's uitgesloten)  
€ 30,-
- van alle Belgische en/of buitenlandse geïmmatriculeerde vliegtuigen.  
(helicopters en ULM's uitgesloten)  
€ 42,-

## BELANGRIJK !!!

### Administratie

Om de ledenadministratie en persoonlijke verzekeringen te kunnen verwerken in december en januari verzoeken wij u om uw betalingen al in december te voldoen

Rekeningnummer:

KBC 735-1163135-93  
t.n.v. Aeroclub Sanicole VZW

ABN-AMRO 41.35.15.419  
t.n.v. Aeroclub Sanicole VZW

# De OPS-Corner:

## 1. Het ontstekingsstelsel



*Ik heb al meer over de motor geschreven maar hoe komt nu die verbranding/ontsteking tot stand?*



Zoals bekend wordt het benzine/luchtmengsel in de cilinders verbrand. De vonk die hiervoor nodig is wordt geleverd door de bougie.

Een bougie bestaat onder meer uit elektroden. Wordt de bougie op een spanningsbron aangesloten, dan ontstaat er een spanningsverschil tussen die elektroden.

Resultaat: een vonk springt over als het spanningsverschil groot genoeg is (10.000 à 15.000 Volt) en ontsteekt het mengsel in de cilinders.

De spanning die de bougies nodig hebben wordt bij de auto's geleverd door een accu/generator systeem en hoogspanningspoel. Omdat deze defect kunnen raken, is veiligheidshalve in de luchtvaart voor een ander ontstekingsstelsel gekozen, te weten magneetontsteking. Dit systeem werkt, geheel onafhankelijk van andere bronnen, stroom op.

Principe van een magneetontsteking.

Indien er tussen een aantal spoelen een magneet ronddraait, wordt er een spanning opgewekt.

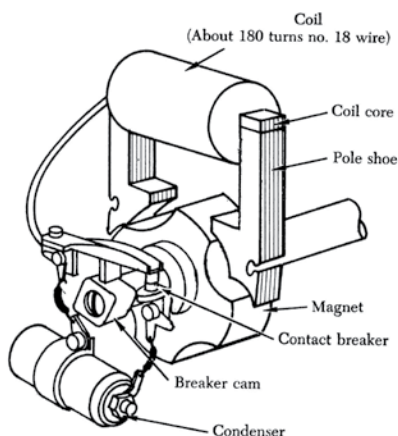
Dit gebeurt o.a. met een fietsdynamo. De fietsband drijft een wielje op deze dynamo aan.

Aan het wielje is een magneet bevestigd, die meedraait tussen een paar spoelen (windingen). De opgewekte spanning wordt gebruikt voor de fietsverlichting.



Als de vliegtuigmotor draait, zorgt de draaiende krukas middels een overbrenging, dat de magneet van het vliegtuig spanning opwekt. De opgewekte spanning wordt via een stroomverde-

ler en bougiekabels naar 4 bougies getransporteerd. Iedere cilinder bevat ook om veiligheidsredenen en een betere verbranding 2 bougies. Waarom dat is wordt hierna duidelijk. De 4 cilinderboxermotor van een vliegtuig bevat dus in totaal 8 bougies.



Eveneens is omwille van de veiligheid het vliegtuig voorzien van 2 magneten, te weten een linker en een rechter magneet. Vanaf de linker magneet worden de onderste bougies van de 2 linker en 2 rechter cilinders van stroom voorzien.

De rechter magneet voorziet de bovenste bougies van de 2 linker en rechter cilinders van stroom.

Nu komt het veiligheidsaspect naar voren.

Valt nl. één magneet uit, dan wordt toch één van de bougies van iedere cilinder van spanning voorzien, m.a.w. blijft een vonk produceren.

De verbranding kan doorgaan. Gebleken is echter, dat ook een snellere en vollediger verbranding van het mengsel verkregen wordt door een gelijktijdige ontsteking van 2 bougies. Dit levert optimaal vermogen op.

Het vermogen zal dus, na uitvallen van een magneet, teruglopen maar voldoende blijven om naar een dichtstbijzijnde vliegveld te vliegen teneinde het probleem te laten verhelpen.

Teneinde het functioneren van de beide magneten te controleren is een schakelaar op het instrumentenbord geplaatst.

Met een contactsleutel kunnen we beide magneetontstekingsystemen voor het opstijgen controleren.



Er zijn 5 standen te selecteren met de contact-sleutel, te weten:

- OFF
- RIGHT
- LEFT
- BOTH
- START

De "RIGHT" stand controleert de werking van de rechter magneet en de daarmee verbonden bougies. In de "LEFT" stand wordt de werking van de linker magneet gecontroleerd met de daarmee verbonden bougies. In de "BOTH" stand werkt de motor op dubbele ontsteking.

Het niet goed functioneren van het ontstekingsstelsel kan worden gecontroleerd door het toentertal te vergelijken indien vanuit "BOTH" positie naar de "RIGHT" wordt geselecteerd en daarna van de "BOTH" positie naar de "LEFT" positie.

Er is een bepaald toerentalterugval toegestaan tijdens bovengenoemde selectie. Meestal staat deze op de "checklist" aangegeven. In ieder geval staat e.e.a. in het vliegtuig handboek vermeld. Dit verklaart dan ook het kleine vermogensverlies.

### Advies:

Houdt tijdens het selecteren van de ene magneet naar de andere de motor ermee op, of is de toegestane terugval van het toerental anders dan voorgeschreven, vertrek dan niet voordat het euvel door een deskundige is vastgesteld en verholpen. Soms zijn de bougies aangeslagen. Het verdient dan aanbeveling de motor even te laten draaien met een hoger toerental en arm mengsel. Hierdoor ontstaat een hoge temperatuur in de verbrandingsruimte en kan de aanslag van de bougies verbranden. Ook kan de bedrading gebroken of losgeraakt zijn, of is het tijdstip waarop de magneet de bougies moet ontsteken niet meer correct.

Het hoeft geen betoog dat voor de start de stand op "BOTH" moet zijn geselecteerd.

Mocht tijdens de vlucht de motor slecht gaan lopen en blijkt dat de oliedruk en temperatuur normaal zijn, dan kan de oorzaak zijn:

- Carburatie ijs
- Slechte magneet en/of bougie

In het laatste geval kan met de magneetschakelaar de slechte magneet worden "opgezocht" en "afgezet". We kunnen dan doorvliegen op de goede magneet naar het dichtstbijzijnde vliegveld.

Veel veilig vliegplezier.

## 2. Motorolie en motoroliesysteem

Op de grond en in de lucht maken we gebruik van de motor. Dat er olie in de motor aanwezig moet zijn weten we allemaal en controleren dat dan ook voor de vlucht. Een verplichte controle. Maar wat moeten we hierover meer weten? Een kleine opfrissing:

Diverse redenen waarom een motor olie nodig heeft zijn:

- het voorkomen dat bewegende delen in de motor slijten (opheffen van wrijving),
- het verzorgen van een "filmlaag" tussen de bewegende delen,
- het afvoeren van de warmte die in de motor ontstaat als gevolg van de wrijving tussen de diverse lagers en zuigers en de verbranding zelf,
- het bevorderen van betere afdichting tussen de zuigers en cilinderwanden (betere compressie),
- het verstellen van de "constant speed propeller" (indien aanwezig),
- het afvoeren van verbrandingsdeeltjes,
- het afvoeren van motorslijtdeeltjes.

De olie wordt via een vulpijp in het reservoir gegoten. Aan de binnenkant van een dekseltje, dat de toegang tot de vulpijp verschaft, staat de juiste waarde vermeld van de te gebruiken olie. Vanuit het reservoir zorgt een oliepomp dat de olie onder druk naar de diverse onderdelen van de motor gaat, o.a. cilinders en lagers van de

krukas, maar ook naar de verstelbare propeller, indien het vliegtuig daarvan voorzien is. Na passage van de oliepomp wordt de temperatuur van de olie gemeten. Dit gebeurt meestal nadat de olie de oliekoeler is gepasseerd. De oliedruk wordt gemeten voor de terugkeer naar de carter. Een oliedrukregelaar zorgt ervoor dat deze druk de gewenste waarde blijft behouden

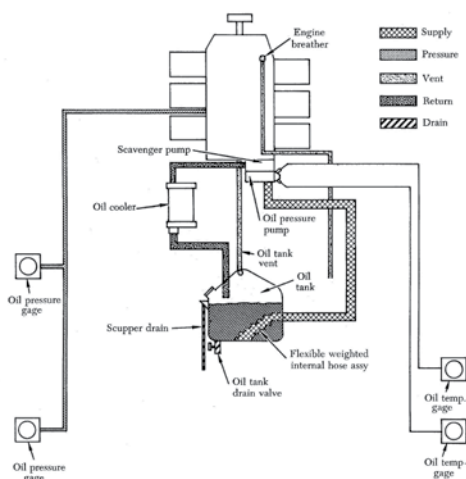
### Advies:

De beide waarden van olietemperatuur en oliedruk zijn een indicatie van het wel of niet goed functioneren van de motor. Daarom zijn deze waarden afleesbaar in de cockpit. Controleer regelmatig deze waarden. Een tijdige ontdekking van een onregelmatigheid kan voorkomen dat je in een benarde situatie terecht kunt komen.

Zo zal b.v. de temperatuur oplopen en de druk dalen als er een olie lekkage optreedt. Je dient dan voorbereid te zijn op een noodlanding.

But: Many happy landings

De Rob



# AVIA

BRANDSTOFFEN - TANKSTATION  
**NEYENS & GYSEN**  
bvba

Nieuwstadpoort 43/1, 3960 Bree  
Tel.: 089/46.12.65 - Fax: 089/48.16.51

*Energie met een warm hart  
voor iedere klant*



# Vliegend naar Praag

## (een reisverslag van pilotenvrouwen...)

*Als het voorjaar vordert, nemen de activiteiten rond de Airshow meer en meer toe. En uiteraard dan ook de vakantieplannen voor de vrije dagen nadien. Omdat Paul dit jaar nog 2 a 3 dagen voor beroepsactiviteiten naar Karlsruhe moest, net na de Airshow, waren de plannen dan ook snel verder uitgewerkt. Want vanuit Karlsruhe was het immers ruw geschat nog 2 uur verder vliegen naar Praag. We brachten alle vier een stem uit, dat wil zeggen Gerry, Paul, Hilde en ik. En de uitslag was unaniem: het einddoel werd Praag.*

Even dachten we dat er een kink in de kabel kwam omdat de zakelijke afspraken met een paar maanden werden vertraagd. Maar echt een probleem bleek dat niet, dan maar rechtstreeks naar Praag. En het verblijf van een week zou dan 10 dagen duren.

De mannen hebben echt uren besteed aan de voorbereidingen van de vlucht en achteraf bekeken hebben ze dat ook wel grondig gedaan! Even leek het nog fout te gaan toen de dag van vertrek het weer niet echt meewilde. En in plaats van 's ochtends rond een uur of tien te vertrekken, zijn we uiteindelijk in de namiddag vertrokken. Het was nu niet bepaald het mooiste weer dat je kan dromen voor zo'n lange vlucht, maar we hebben aan de toog al ergere verhalen gehoord. Tenzij er in de vliegerij ook een "vis-sersmaat" wordt gehanteerd. Enfin, een eind in Duitsland besloten de mannen dat het toch niet de beste omstandigheden waren om verder te vliegen en werd er een tussenlanding gemaakt in Rudolstadt, waar we ook bleven overnachten.

Een taxichauffeur bracht ons naar een pension dat werd uitgebaat door een vriendelijk echtpaar. De Duitse menukaart en gastvrijheid hebben het minder goede weer van de vlucht dan ook gecompenseerd.

's Anderendaags was het weer al een heel stuk beter. Het enige wat er dan nog diende te gebeuren was bijtanken. Maar helaas, geen Avgas in Rudolstadt. Ondertussen hadden Paul en Gerry nog eens geïnformeerd of er toch inderdaad geen paspoortcontrole diende te gebeuren bij het binnenvliegen van Tsjechië. We konden dus in Zwickau, een klein vliegveld een kwartiertje verder, tanken om dan onze weg verder te zetten. Had je gedacht! Het kleine vliegveld lag in het voormalige Oost-Duitsland waar de havenmeester een heel plichtsbewuste ambtenaar was. En, hij was in het bezit van een formulier dat dateerde van 2003, waarin stond dat paspoortcontrole wel degelijk noodzakelijk was. En er was geen denken aan dat hij ons recht naar Tsjechië liet vertrekken. We mochten enkel verder als we via een douane vliegveld zouden gaan om daar de nodige controles te laten uitvoeren. Uiteindelijk was dit ook een leuke maar, zoals later bleek, een onnodige tussenstop. Of toch niet onnodig. Niemand wist het eigenlijk te vertellen, ze hebben onze paspoorten nagekeken en zo was iedereen tevreden.

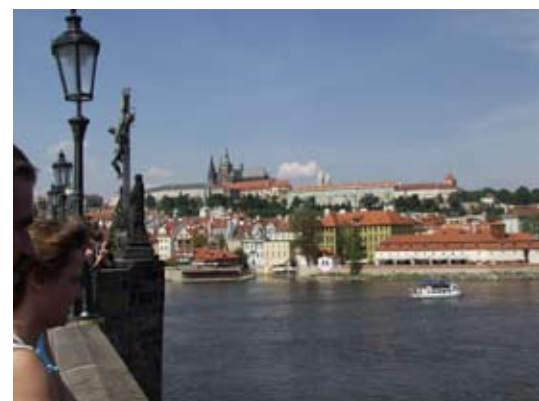
De uiteindelijke bestemming kwam dus echt dichterbij. We werden door uiterst vriendelijke verkeersleiders Tsjechië binnengeleid. Met zelfs nog een uitnodiging om een touch and go te maken op de vliegveld van de Aero Vodochody-fabrieken (L-39 Albatros).



We landden op Letnany, een heel sympathiek veld met paddestoelen op de runway en een verkeerstoren die ze zo uit een sprookjesfilm hadden gehaald.



We hebben ons een week lang echt niet verveeld in Praag. Want iedereen die de stad al heeft gezien weet dat er echt voor iedereen wel iets te zien is. Variërend van de meest uiteenlopende musea, het prachtige paleis met een prachtig zicht over de stad, de kleurrijke gebouwen. De muziek die bijna overal aanwezig is gaande van klassieke concerten tot straatmuzikanten. De schilders en tekenaars die je overal aantreft. De gigantische boekenwinkels met prachtige literatuur, alleen spijtig dat ze zo moeilijk leest.





En tenslotte de winkelstraten, maar ik geloof niet dat jullie, als piloten, geïnteresseerd zijn in onze winkeluitspattingen. Bovendien werd ons verblijf ook nog opgevrolijkt door de komst van Sarah en Natasha, de dochters van Gerry en Hilde.

Een tip toch voor wie Praag wil bezoeken, hou je portefeuille goed in de gaten. Tweemaal werd er geprobeerd om de onze van eigenaar te doen veranderen. Gelukkig zonder resultaat.

Maar ook aan mooie liedjes komt een eind! En onze piloten bleven echt wel alert. Waar de plannen waren om woensdag terug te vertrekken, besloten de meteorvoorspellingen anders. Vanaf dinsdag werd er slechter weer voorspeld.

De meteo werd al vanaf zaterdag regelmatig geraadpleegd en zondag werd er dan ook besloten: "Morgen vertrekken we terug richting Sanicole". En we zagen direct dat tegenstribbelen geen zin had. En als wij vrouwen echt de tien dagen wilden volmaken in Praag, dan kwamen we maar met de trein achterna.

Tegen zulke argumenten konden we echt niet op. Maandagmiddag ging het dus terug richting België, en heel braaf maakten we opnieuw de tussenstop in Duitsland voor de paspoort controle. En uiteindelijk weten we nog altijd niet of die wel of niet nodig was.



Maar eigenlijk kan het ons ook niet veel schelen. We hebben een mooie vakantie gehad en we zijn veilig terug thuis gekomen. Moet je eigenlijk meer verlangen van een vakantie? Misschien een aanrader voor vele andere pilotenvrouwen om dit ook eens te doen...

Elvira

# Sanicole AGENDA 2006

**Vrijdag 23 december t/m Woensdag 4 januari** is de club gesloten.

**Zondag 8 januari** van 17.00 - 21.00 uur nieuwjaarsreceptie.

**Donderdag 12 januari** 20.00 uur vergadering airshow.

**Zaterdag 14 januari** 17.00 uur instructeursvergadering.

**Donderdag 9 februari** 20.00 uur vergadering airshow.

**Donderdag 16 februari** 20.00 uur bestuursvergadering.

**Woensdag 7 of woensdag 14 februari** Bezoek BAF Florennes

**Zaterdag 18 februari** 17.00 uur pilotenvergadering.

**Donderdag 23 februari** 20.00 uur info bijeenkomst vliegweek Nuits St. Georges

**Donderdag 2 maart** 20.00 uur vergadering airshow.

**Zaterdag 11 maart** 09.00 - 14.30 uur werkdag I.

**Donderdag 16 maart** 20.00 uur bestuursvergadering.

**Donderdag 30 maart** 20.00 uur vergadering airshow.

**Zaterdag / Zondag 8 & 9 april** Open Deurdagen.

**Zaterdag 29 april** vertrek naar Nuits St. Georges.

**Donderdag 4 mei** terugkeer van Nuits St. Georges.

**Zaterdag 13 mei** 09.00 - 14.30 uur werkdag II.

**Donderdag 20 mei** 20.00 uur vergadering airshow.

**Donderdag 1 juni** 20.00 uur vergadering airshow.

**Zaterdag 3 juni** 09.00 - 14.30 uur werkdag III.

**Donderdag 22 juni** 20.00 uur vergadering airshow.

**Maandag 26 juni** militaire activiteiten tot 17.00 uur/vliegactiviteiten mogelijk vanaf 17.00 uur.

**Dinsdag 27 juni** militaire activiteiten tot 17.00 uur/vliegactiviteiten mogelijk vanaf 17.00 uur.

**Donderdag 29 juni** militaire activiteiten tot 17.00 uur/vliegactiviteiten mogelijk vanaf 17.00 uur.

**Zaterdag 1 juli** 09.00 uur vertrek naar Bantheville.

**Zaterdag 1 juli** vliegveld gesloten i.v.m. Open Deurdagen Eerste Brigade Leopoldsburg.

**Zondag 2 juli** vliegveld gesloten i.v.m. Open Deurdagen Eerste Brigade Leopoldsburg.

**Zondag 16 juli** 14.00 uur algemene info - vergadering airshow.

**Maandag 17 juli** vliegveld gesloten. Dinsdag 18 juli vliegveld gesloten.

**Woensdag 19 juli** vliegveld gesloten. Donderdag 20 juli vliegveld gesloten.

**Vrijdag 21 juli** vliegveld gesloten. Zaterdag 22 juli vliegveld gesloten.

**Zondag 23 juli** AIRSHOW. Maandag 24 juli vliegveld gesloten.

**Dinsdag 25 juli** vliegveld open indien de opruimingswerken van de airshow voltooid zijn.

**Zaterdag 16 september** Sanicole vliegrally.

**Zaterdag 7 oktober** 09.00 - 14.30 uur werkdag IV.

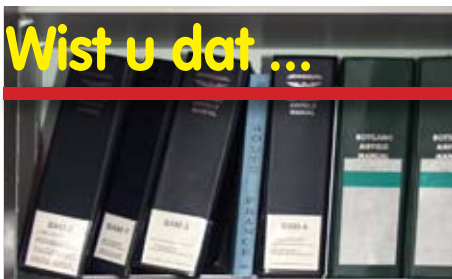
**Zaterdag 21 oktober** Helpersfeest.

Aanvullingen en eventuele wijzigingen worden in Fly Over, op de website en op het info-bord in het clubhuis gepubliceerd.

## Fly-over Redactievergaderingen voor 2006

| AKTIE                        | NR14     | Nr15     | Nr16     | Nr 17    |
|------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Startvergadering             | 16.02.06 | 18.05.06 | 24.08.06 | 09.11.06 |
| Alle teksten binnen          | 09.03.06 | 08.06.06 | 07.09.06 | 30.11.06 |
| Nalezen                      | 16.03.06 | 15.06.06 | 14.09.06 | 07.12.06 |
| Samenstellen en opmaak       | 23.03.06 | 22.06.06 | 21.09.06 | 14.12.06 |
| Bij Sanicole voor verzending | 25.03.06 | 24.06.06 | 23.09.06 | 16.12.06 |
| Planning bij de leden...     | 31.03.06 | 30.06.06 | 30.09.06 | 22.12.06 |

## Wist u dat ...



- Mireille weer is teruggekeerd achter de toog,
- het helpersfeest weer een gezellige avond opleverde met lekkere hapjes en goede gesprekken,
- de clubrally als vanouds de nodige spanning opleverde onder de deelnemers, maar dat de opkomst zeer mager was,
- er voor volgend jaar een inspanning zal geleverd worden naar de jeugd en beginnende piloten toe om hen aan te sporen ook deel te nemen aan deze toffe clubactiviteit,
- er een groot aantal clubleden geslaagd is voor de theoretische en praktische examens (zie elders de lijst met namen (allen proficiat),
- ook Geert slaagde voor zijn brevet van Be-roepspiloot (CPL). (gefeliciteerd Geert),
- hij nu zelfs in morsecode een pilsje kan bestellen aan de toog,
- clublid Frank Bosmans slaagde voor zijn doctoraat in de Farmaceutische Wetenschappen. (proficiat Frank),
- de Fokker S11 van Joop Roes is verkocht aan Paul Verkuyl,
- de OO-PIK van Karel Vranken is verkocht aan Dirk Verhaeren en inmiddels verscheept is naar Mexico,
- het grote reclamepaneel van de vliegshow is opgehangen in de hangar van Breitling in Dijon,
- er een nieuwe ultra light op ons veld aanwezig is in eigendom van Jo Hus, Luc Vanhoutte en Jan Weemaes (Van harte welkom heren),
- tijdens de laatste clubwerkdag van dit jaar weer de nodige klussen zijn geklaard door de aanwezige leden, waarvoor dank,
- het bezoek aan Cambrai wordt vervangen door een bezoek aan het Tactical leadership Program (TLP) te Florennes op 7 of 14 februari 2006. (voorlopige planning, zie verder in deze Fly-Over),
- op diverse vliegvelden in toenemende mate wordt vereist dat men een fluoriserende veiligheidsvest draagt bij het verblijf op vliegplatform,
- het vliegveld van Amougies voorlopig gesloten is voor motorvliegtuigen en ernstig bedreigd wordt om met alle activiteiten definitief te moeten stoppen,
- Piet Segers bevriend wil worden met de hond van Ton en Tessa om hem over een jaar in te kunnen zetten als hij weer eens een ambras heeft met ne nollander,

- de "Follow-me" van Sanicole dermate is versleten, dat Jules hoopt om voor zijn werkzaamheden te kunnen blijven beschikken over de "Cambiancemobiel" van Gerard Van der sengen,



- op de website [www.stupidvideos.com](http://www.stupidvideos.com) de meest vreemde en bizarre videofilmpjes te zien zijn,
- vooral onder de A van Aviation erg leuke zaken te zien zijn,
- U vooral ook eens moet kijken op [www.av8n.com/how/](http://www.av8n.com/how/) naar het E-book van John Denker,
- hij in dit boek zeer uitvoerig de theorie van het vliegen verklaart,
- de meest uiteenlopende "Luchtvaart-zaken" te vinden zijn op <http://vliegen.startpagina.be>,
- Leo wielblokken heeft gemaakt om de vliegtuigen vast te zetten die op de verharde platformen voor loods 6 worden geparkeerd,
- deze blokken steeds in loods 6 beschikbaar zullen zijn,
- elk bericht van steun aan deze club kan gericht worden op volgend adres: [guido.sergeant@skynet.be](mailto:guido.sergeant@skynet.be) en zeer welkom is,

- er clubleden zijn die in alle stilte werken aan hun onsterfelijkheid,
- er in Bree werkelijk een Neyensstraat bestaat (bron De Zondagskrant van 27.11.05),
- Sanicole rally vliegers zeer goed ter taal zijn en heel gedreven zijn in het ontwikkelen van nieuwe spreekwoorden en zegswijzen.



## Het overdenken waard

Baan 26 in gebruik. Veel piloten plaatsen het vliegtuig op de intersectie en voeren daar de "before take off checks" uit voordat ze aan de backtrack beginnen.

### Enkele bedenkingen:

Uw vliegtuig staat te dicht bij de rwy. Als een opstijgend of landend vliegtuig van de baan gaat, staat u zodanig opgesteld, dat u het risico loopt dat u mede-lotgenoot wordt van het vliegtuig dat problemen heeft, omdat u het naderende vliegtuig niet kunt ontwijken. Als u uw vliegtuig netjes met de neus in de wind hebt geplaatst is de kans aanwezig dat u volledig verrast wordt, omdat u het vliegtuig niet kunt zien aankomen. Daar komt nog bij dat u op geringe ruimte veel manoeuvreerwerk moet verrichten.

### Ik vind de volgende methode veel beter:

U taxiet de intersectie voorbij en draait het vliegtuig op de grasbaan met de neus in de wind. Voordelen:

1. Uw vliegtuig is te allen tijde verplaatsbaar.
2. Uw vliegtuig bevindt zich ver genoeg van de runway.
3. Er is voldoende ruimte om soepel te manoeuvreren met het vliegtuig.
4. De intersectie blijft vrij, zodat die ook nog door andere vliegtuigen gebruikt kan worden.

## Openingstijden SANICOLE

De openingstijden zijn als aangegeven in onderstaand schema. Indien een piloot absoluut vroeger moet vertrekken, bijv. onderhoud vliegtuig, examen afleggen, vakantievlucht e.d. kan men de zondag van te voren een regeling treffen met Nicole. Dat houdt ook in dat men de gemaakte afspraak tijdig afbelt als de vlucht om één of andere reden niet doorgaat.

|           | 1 april t/m<br>30 September | 1 oktober<br>t/m 31 Maart |
|-----------|-----------------------------|---------------------------|
| Maandag   | 10.30 - sunset              | 12.00 - sunset            |
| Dinsdag   | 10.30 - sunset              | gesloten                  |
| Woensdag  | gesloten                    | gesloten                  |
| Donderdag | 09.00 - sunset              | 09.00 - sunset            |
| Vrijdag   | 12.00 - 20.00               | 12.00 - 18.00             |
| Zaterdag  | 09.00 - sunset              | 09.00 - sunset            |
| Zondag    | 09.00 - sunset              | 09.00 - sunset            |

# Een "zwarte dag" sluit 2005 af.

## Martin(ke) Lenaerts verongelukt met de ACS...



*We hoopten dat het NOOIT zou gebeuren, maar toch, het noodlot sloeg toe...*

*Op 8 december, omstreeks 15.30 uur verdween de OO-ACS bij Belgocontrol van het radarbeeld. Twee uur later, een tijdje na zonset, vroeg iedereen zich af waarom de ACS nog niet was teruggekeerd. In eerste instantie was niemand zich bewust dat er iets ernstig zou kunnen gebeurd zijn. Martin Lenaerts en één van zijn familieleden waren rond half drie opgestegen bij Sanicole voor een vluchtje van ongeveer een uurtje. Een luchtdoop, zo bleken enkelen te kunnen vertellen... "Hij zal wel ergens geland zijn, misschien ergens geland om iets te drinken en verrast door het late uur, of zo iets dan toch..." Maar zeker niet iets ernstig.*

*Maar naargelang de tijd verder verstreek werd iedereen toch ongeruster. Er had nog steeds niemand gebeld. En dat is zeker niet de gewoonte van iemand als Martin... Steeds punctueel, goed voorbereid. Ze hadden hem zijn preflight checks nog zien doen. Vic had hem ook nog meegegeven om de tijd in het oog te houden. "Je weet wel Martin, omstreeks 17 uur lokale tijd is het donker. Denk aan de sunset...". "Natuurlijk wel", had Martin geantwoord, "ik heb er nota van genomen tijdens mijn voorbereiding". En weg was ie. Samen met zijn relatie. De luchtdoop beloofde een mooie vlucht te worden. Mooi weer, zonneschijn. Geen wolkje aan de lucht... Het beloofde een mooie ervaring te worden voor zijn passagier die voor de eerste maal met een sportvliegtuigje de lucht inging. De wegvliegende Cessna 152 was het laatste wat we zagen, Martin en zijn passagier kwamen niet meer terug...*

Enige tijd later was iedereen in de weer. We waren nog steeds zonder nieuws. Verwarde berichten kwamen binnen bij Sanicole. Hij werd gesignaleerd in de richting van Eindhoven. Arendonk zou mogelijk een noodlandingsplaats kunnen geweest zijn. Of misschien toch niet... ?

Om 2 uur 's nachts kwam dan van Belgocontrol het bericht dat radarbeelden aantoonde dat hij eerder in de richting van Hulst laatst werd opgemerkt. Iedereen bleef ongerust, iedereen hoopte het beste...

's Anderendaags werd de hoop op een goede afloop met de minuut kleiner. Alle betrokkenen begonnen voor het ergste te vrezen, een vrees die bewaarheid werd omstreeks half twaalf, toen ons door de reddingsdiensten gemeld werd dat de ACS was teruggevonden te Clinge (Hulst) in Zeeuws-Vlaanderen net over de Belgisch-Nederlandse grens. Het toestel was neergestort en geen van beide inzittenden had de klap overleefd. Het nieuws sloeg in als een bom. Het werd heel stil in Sanicole. Wat kon er toch gebeurd zijn? Waarom uitgerekend Martin? Hij was een zéér voorzichtig piloot. Iemand die absoluut geen risico's nam. Op dat vlak was hij een schoolvoorbeeld voor zijn collega's piloten...

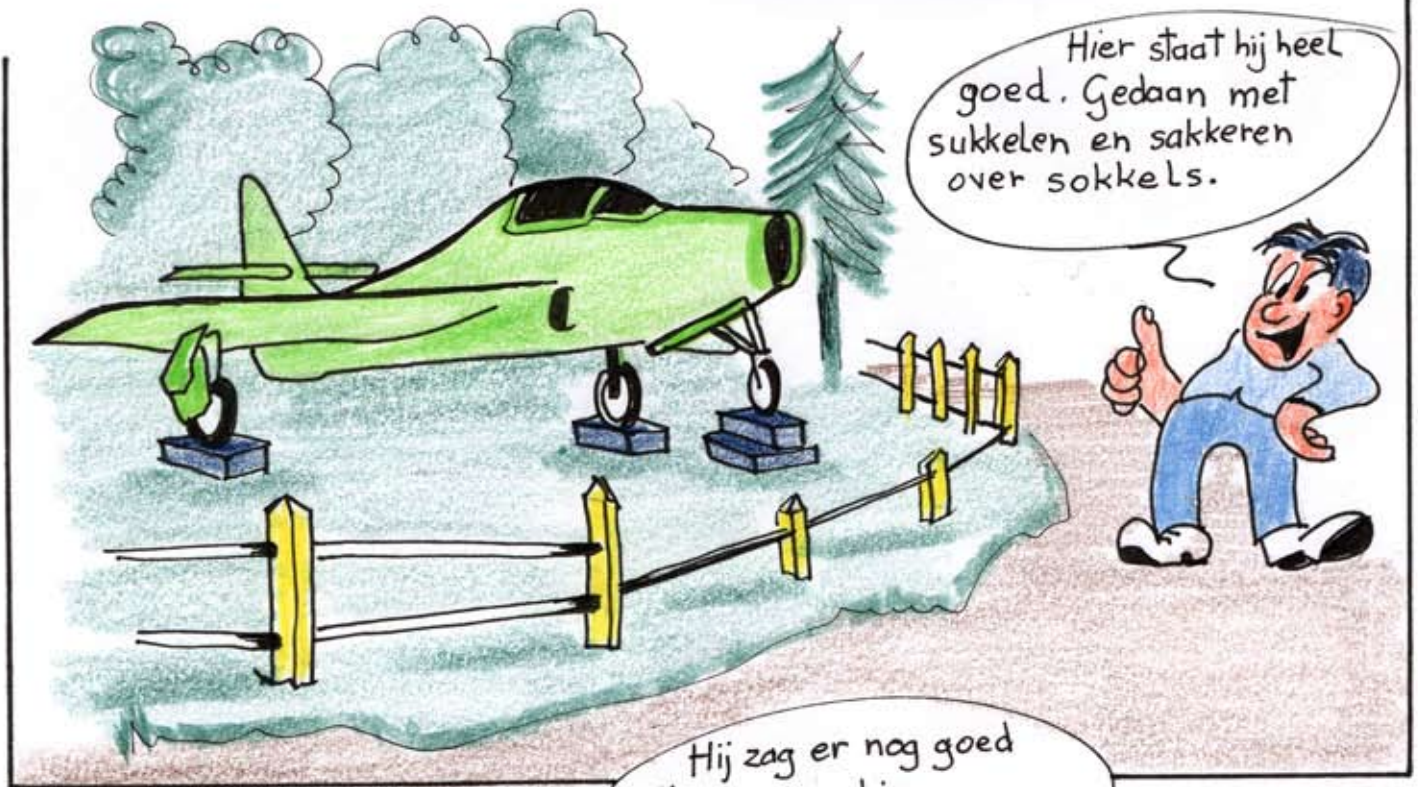
Hij vertrok niet zonder een degelijke voorbereiding. Het MOEST allemaal in orde zijn, stiptheid voor alles... En juist hij maakt dit mee...??

Laat ons hopen dat we ooit zullen weten wat er juist gebeurd is en dat we het waarom zullen kennen waardoor we uitgerekend nu, en in deze pijnlijke en droeve omstandigheden, afscheid moeten nemen van onze vriend Martin en Jos. Hun heengaan laat bij de families, bij hun vrienden en bij ons in de club een grote leemte na. Hopelijk zijn ze nu een zéér mooie vlucht aan het maken. Dat verdienen ze. Maar, we zullen Martin zeker missen. Zijn raadgevingen, zijn kennis over wat dan ook, zijn vriendelijke glimlach, zijn ongedwongen spontane opmerkingen. Het ga je goed vriend.

Het clubbestuur van Sanicole, alle leden en vrienden die hem kenden willen langs deze weg alle sterkte toewensen aan de familieleden van Martin en zijn passagier. Het zullen moeilijke tijden zijn. Maar, wij zullen hem zeker steeds blijven herinneren als een stipte, vriendelijke piloot. Laat onze herinnering voor jullie een absolute steun zijn...

PP





Na studie, blijkt dat herstellingen te zwaar en te duur zijn, om dit toestel met één steunpunt op een sokkel te plaatsen. De stabiliteit van het toestel kan niet meer verzekerd worden.





*maakt uw bedrijf beter ...*

Al sinds 1994 staat  
BS&I Bedrijfsoptimalisatie bv voor u klaar om u  
met raad en daad bij te staan.

Voor quick scans, beleid- en  
strategie trajecten tot het bouwen  
en implementeren van volledig  
geïntegreerde managementsystemen.

#### **Beleid en strategieontwikkeling**

- Beeldvorming van de toekomst;
- Positiebepaling en koersbepaling;
- Haalbaarheidsonderzoek;
- Implementatie;
- Interne communicatie.

#### **Managementsystemen, procesverbetering**

- Bouwen van praktische managementsystemen (kwaliteit, arbo en milieu), met weinig administratieve ballast;
- Implementatie van verbeterteams;
- Invoeren continu verbeteren;
- Onderhouden managementsystemen.

#### **Interne bedrijfslogistiek**

- Zichtbaar maken van knelpunten, analyseren van onderliggende oorzaken, in gang zetten van het verbeterplan;
- Ondersteuning bij keuze en implementatie software.

#### **Coachen en training**

- Praktische ondersteuning, begeleiding en training ter ondersteuning van verbetertrajecten.

#### **Klanten- en Medewerkerstevredenheidsonderzoeken**

- Houden van tevredenheidsonderzoeken, op maat, afhankelijk van uw organisatie en uw wensen.



Steenovenweg 5  
Postbus 172  
5700 AD Helmond

Telefoon: 0492-472492  
Fax: 0492-472692  
E-mail: mailbox@bseni.nl

**Styl Aviation**



# Styl Aviation

#### **GENERAL MAINTENANCE**

50Hrs, 100 Hrs and  
Annual inspections  
Overhaul  
Repairs  
Piper / Cessna / Beech / Robin ...

#### **DELIVERY OF**

New and 2<sup>nd</sup> hand engines & Spare Parts

#### **GARAGING OF AIRCRAFT**

#### **OVERHAUL AND REPAIR OF**

ENGINES:

Lycoming, Continental,  
Rolls-Royce, Franklin

MAGNETOS:

Slick, Bendix

ALTERNATORS, STARTERS:

Prestolite, Ford, Cessna

CARBURATORS:

Marvel Schebler,  
Facet, Precision

P. Box 34 - Antwerp Airport - 2100 Deurne - Tel.: 03/322 75 22 - Fax: 03/322 33 58 - Hangar 5



# Lekker Gastvrij Dichtbij ..!



## *Cambiance “De Achterste hoef”*

*Troprijt 10 5331 NA Bladel*

*Tel: 0031497-381579*

*[www.achterstehoef.nl](http://www.achterstehoef.nl)*



## *Cambiance “Molenvelden”*

*Banstraat 25 5506 LA Zandoerle*

*Tel: 003140-2052384*

*[www.molenvelden.nl](http://www.molenvelden.nl)*

