

revue-olympique



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr **17**
Vijfde jaargang
December 2006



Woordje van de voorzitter ...

In deze editie van ons clubblad volgen een korte nabeschuiving van 2006 en een nieuwe planning voor 2007 elkaar op. Het begin van 2006 werd getekend door het verlies van onze vriend Martin Lenaerts en zijn familielid Julien Jacobs. Dit verlies heeft ons het hele jaar erg beziggehouden. Tegelijkertijd zijn we nog eens extra herinnerd aan het gemis van onze pa, Jochen en Francois, omdat ze bouwers waren waarop we steeds beroep konden doen als het nodig was. Ondanks deze tegenslag moesten we de draad toch weer opnemen en hebben we een jaar achter de rug dat bestaat uit geslaagde evenementen.

Onze eetdag: een groot succes! De geweldige inzet van de clubleden en de fijne onderlinge samenwerking waren de bouwstenen van dit succes. In 2007 pakken we uit met hetzelfde concept. Onze 30e vliegshow was een daverend succes. Programma, weersomstandigheden en het grote aantal bezoekers waren buiten verwachting. Door het overweldigend bezoekersaantal zijn wij op organisatorische tekortkomingen gestuit. Een enthousiast team is al enkele maanden bezig om de organisatie voor de volgende show te regelen, opdat alles vlekkeloos zou verlopen. De vliegstap naar Nuits-St.-Georges en onze traditionele Sanicole vliegrally waren een succes. Ondanks de beperkte deelname aan de rally gaan wij ervan uit dat u volgend jaar allemaal van de partij bent. In 2007 hebben we drie nieuwe activiteiten gepland. Een bezoek aan een Nederlandse luchtmachtbasis. (Volkel?) We hebben immers de F-16 demo-piloot van de Nederlandse Luchtmacht onder onze leden. Een bezoek aan het museum van Jean Salis en aan het luchtvaartmuseum in Parijs. En een clubvlucht naar Engeland.

Tot slot wens ik u, mede namens het bestuur van onze club, prettige feestdagen toe en een goed vliegjaar 2007, waarin goede clubgeest, ongedwongen samenwerking, inzet door iedereen en een goed airmanship centraal moeten staan.

De voorzitter
Nicole Plees

ONVREDE ...

en BEZORGDHEID ...

U bent lid van een vliegclub.

Een club wordt in stand gehouden door en voor de leden. Het moet me toch van het hart dat het gevoel me regelmatig bekruipt, dat verschillende "lidgeldbetalers" gebruik komen maken van onze accommodatie en dat de club hun eigenlijk niet veel interesseert.

Dit gevoel of te wel dit gedrag motiveert de overige clubleden niet, omdat zij zich ook afvragen waarom ik en zij niet, waar doe ik het voor? Ik illustreer het bovenstaande met een willekeurig voorbeeld:

Sanicole Rally 2006:

Organisatie en samenstelling waren in één woord "Professioneel".

Deelname van onze leden in één woord "BEDROEVEND".

Misschien kunt u zelf nog wel enkele voorbeelden bedenken waar meer enthousiasme getoond kan worden. We kijken niet meer achterom, maar vooruit. SAMEN maken we er een SUPERJAAR van in 2007...

Terugblikkend op de afgelopen maanden zijn binnen onze club enkele voorvallen geconstateerd die absoluut niet door de beugel kunnen.

Alle voorvallen zijn met de betreffende leden doorgesproken en intern opgelost.

De incidenten hadden allemaal betrekking op administratieve overtredingen, die bij verkeerde afloop, zeer nadelig voor onze club en de havenmeester hadden kunnen uitpakken en niet in het minst voor de betrokkenen zelf.

Wij willen uw aandacht nogmaals vestigen op het goed naleven van ALLE administratieve regels: geldigheid van brevet, medische keuring, verzekeringen, bewijs van luchtwaardigheid, correct invullen van het reisdagboek, havenboek, betalingsenveloppen en benzineboekje.

Op de betalingsenveloppe dienen datum, naam, vliegtuigregistratie, vliegtijd en bedrag duidelijk vermeld te worden.

Clubsecretaris

Havenmeester

Geert Lemmens

Inhoud



1. Bij de cover:
Een Piper Cub op bezoek bij Sanicole
2. Woord van de voorzitter
2. Onvrede - Bezorgdheid
3. Alcohol in de benzine
4. Hoe komt het dat een vliegtuig voortbeweegt?
5. N81111 een stukje geschiedenis
- 6 - 7. Oshkosh 2006
8. Wist U dat? - Lidgeld - Werkdag
9. Agenda 2007 - Uitslag rally
10. Sanicole Cartoon
10. First flight F-PKRL

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 – Mail: info@sanicole.com

Prettige feestdagen Voorspoedig 2007 !!!



Alcohol in benzine ...

Op zoek zijnde naar middelen om goedkoper te vliegen omdat de kostprijs om een vliegtuig in de lucht te houden onredelijk hoog geworden is, zijn er meer en meer piloten die hun ogen richten op o.a. het gebruik van gewone autobenzine. Motorconstructeurs hebben bestaande motoren aangepast of nieuwe vliegtuigmotoren ontworpen die geschikt zijn voor autobenzine. Maar nu duikt er een nieuw probleem op bij de autobenzine zelf. Om te kunnen beantwoorden aan nieuwe reglementen, die door steeds meer overheden worden opgelegd, wordt er door de oliemaatschappijen in groeiende mate alcohol aan de autobenzine toegevoegd. Maar in benzine die alcohol bevat, kan er zich water afscheiden. Daarom heeft op 27 oktober 2006 de Amerikaanse Luchtvaartadministratie een waarschuwingbulletin uitgegeven, *SPECIAL AIRWORTHINESS INFORMATION BULLETIN (SAIB)*, dat gericht wordt tot de gebruikers van autobenzine in eender welk vliegtuig van de algemene luchtvaart.

Achtergrond

Brandstoffen dienen conform te zijn aan specificaties. De ASTM (American Society for Testing and Materials) ontwikkelde specificaties voor zowel de auto- als de vliegtuigbenzine.

Deze normen zijn ASTM D 910 en ASTM D 6227 voor luchtvaartbenzine en ASTM D 439 of ASTM D 4814 (laatste versie) voor autobenzine.

In sommige gebieden is er nu de eis vanwege de milieubescherming of de lokale reglementen dat aan de brandstof zuurstofgenerators moeten toegevoegd worden. De meest gebruikte zuurstofgenerators zijn alcohol (ethanol of methanol), Methyl Tertiaire Butyl Ether (MTBE) en Ethyl Tertiaire Butyl Ether (ETBE). Omwille van nieuwe standaards is er nu reeds in de Verenigde Staten een stijgend gebruik van alcohol in de autobenzine en dat gaat nog toenemen.

Voor de General Aviation is het gebruik van autobenzine die ethanol of methanol bevat niet toegelaten. Autobenzine die MTBE of ETBE bevat is wel aanvaardbaar. De redenen waarom alcoholhoudende benzine niet toegelaten is, zijn de volgende:

- De alcohol beïnvloedt ongunstig de vluchtigheid van de benzine wat aanleiding kan geven tot het vormen van gasbellen (vapour lock).
- De alcohol is corrosief en gaat niet samen met rubberen dichtingen en andere materialen die in het vliegtuig gebruikt worden, wat zou kunnen leiden tot storingen in het brandstofsysteem.
- De alcohol in de autobenzine is onderhevig aan faseverandering, welke zich voordoet wanneer de brandstof afkoelt als gevolg van

het klimmen naar grotere hoogten. Dit wil zeggen dat er zich één of meerdere bestanddelen in de vloeistof afscheiden. Met fase wordt bedoeld aggregatietoestand, verschijningsvorm. Wanneer de alcohol zich afscheidt van de benzine zou hij water kunnen bevatten welke voordien in oplossing was en dan zou dit niet kunnen opgevangen worden in de bezinkruimte van de benzinetank.

- De alcohol vermindert het energetisch vermogen van de brandstof. De energie die methanol en ethanol bevatten is respectievelijk ongeveer 55 en 73 procent van die van benzine. Hoe groter de hoeveelheid alcohol in de benzine, hoe kleiner het vliegbereik.

Aanbevelingen

Er wordt aangeraden het volgende in acht te nemen bij het gebruik van autobenzine.

- 1) Gebruik autobenzine die conform is aan de specificaties van het vliegtuighandboek. Dit betekent:

- 1 Kijkt na of de brandstof het juiste octaangetal heeft.
- 2 Kijkt na of de brandstof de toegelaten zuurstofgenerators bevat.
 - a. Autobenzines die MTBE of ETBE bevatten zijn aanvaardbaar.
 - b. Autobenzines die alcohol bevatten zijn niet aanvaardbaar, tenzij uitdrukkelijk toegelaten door een specifieke vermelding.

- 2) Indien u onzeker zijt over de aanwezigheid van alcohol in uw autobenzine, kan de volgende test uitgevoerd worden.

- a. Neem chemisch resistent recipiënt (glas of plastic), die gemerkt is met tien gelijke volume delen. Een cilindrisch maatglas is natuurlijk ideaal, maar elke fles met recht-opstaande wand zou volstaan.
- b. Giet water tot het eerste merkteken (bvb. 100 ml) en vul de resterende delen (900 ml) op met de autobenzine tot het bovenste merkteken. Schud goed en laat gedurende tien minuten staan of tot de benzine terug klaar en helder is. Noteer de scheidingslijn tussen benzine en water.

- 3) Indien er alcohol in de benzine aanwezig is, zal deze door het water geabsorbeerd worden. Dat blijkt uit de vermeerderde hoeveelheid water. Dit betekent dat de benzine niet mag gebruikt worden in het vliegtuig. Anderzijds, indien het niveau van het water hetzelfde gebleven is, wil dat zeggen dat er geen alcohol in de benzine aanwezig is en dat deze kan gebruikt worden in het vliegtuig.

- 4) Indien u geen autobenzine kunt verkrijgen die conform is aan de specificaties van het vliegtuighandboek, gebruik dan vliegtuigbenzine conform aan de ASTM specificatie D 910.

Tekst opgesteld naar een *Special Airworthiness Information Bulletin* van 27 oktober 2006, uitgegeven door U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration.

peter.rouse@faa.gov

<http://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/>

Jos Verhaeren

De benzinenormen worden niet overal en altijd even streng nageleefd.



Hoe komt het dat een vliegtuig voortbeweegt ??

In de vorige Fly-Over hebben we een stukje "bestofte kennis" opgepoetst over hoe het komt dat een vliegtuig vliegt.

Nu een vervolg maar dan "Hoe komt het dat een vliegtuig zich voortbeweegt, op de grond en in de lucht?".

Zoals we allemaal weten worden de meeste "General Aviation" vliegtuigen door een propeller voortbewogen. De wielen van een vliegtuig worden niet aangedreven. Menig niet-vlieger denkt dit.

De propeller heeft net als een vleugel een profiel met als wezelijk verschil dat het vleugelprofiel horizontaal is en de propeller een enigszins verticale stand heeft. Om de vleugel wordt een luchtstroom gecreëerd door de voorwaartse beweging van het vliegtuig wat resulteert in een vertikaal gerichte kracht de zo genaamde "Liftkracht".

Om de propeller ontstaat eveneens een luchtstroming door het draaien van de propeller. Deze horizontaal gerichte liftkracht noemen we "Trekkracht". We zien dus dat de liftkracht ontstaat door de trekkracht.

In het profiel van de propeller is ook een "spoed" aangebracht. Denk hierbij aan een bout en een moer. We kunnen gebruik maken van een grote spoed, een kleine spoed en een variabele spoed. Bij een propeller, die een vleugelprofiel-vorm heeft, wordt de invalshoek bepaald door de spoed. Bij het draaien van de motor zal dus een trekkracht ontstaan en het vliegtuig zal zich in beweging zetten. Dus gaan taxiën en later opstijgen.

Vliegen we, dan zal het propellerblad onder invloed komen van de aanstromende lucht en is het onderhevig aan twee luchtstromingen, nl. die van het draaivlak en die ten gevolge van de vliegsnelheid. Er ontstaat dus een resulterende luchtstroom welke een bepaalde invalshoek van de schroef zal opleveren anders dan wanneer het vliegtuig stilstaat met draaiende motor.

Bij verandering van de invalshoek zal ook de trekkracht veranderen. De vergelijking met de vleugel gaat hier ook op: Een grotere invalshoek levert meer lift doch de tol hier voor is meer weerstand. De ideale invalshoek blijkt 4° te zijn.

We beschouwen de volgende situaties, bij gebruik van een vliegtuig met een "fixed pitch" propeller:

- **Start-en klimvlucht:** Tijdens de start en klim draait de motor op vol vermogen. De voorwaartse snelheid is dan relatief klein en de invalshoek vrij groot. We kunnen dan wel zeggen het rendement niet optimaal is.
- **Horizontale vlucht:** De snelheid neemt toe en de invalshoek wordt dus kleiner. Het gevolg is dat de weerstand die de propeller ondervond afneemt. Het toeren tal loopt dus op in vergelijking met de start en klimvlucht.
- **Daalvlucht:** De voorwaartse snelheid neemt toe bij een niet veranderde "power setting". De invalshoek wordt kleiner, weerstand neemt af, en het toeren neemt toe.

We hebben hier alleen gesproken over een "fixed propeller" met een invalshoek van 4° welke slechts bij kruisvlucht bereikt wordt en alleen dan het beste rendement oplevert.

Bij toepassing van een "constant speed propeller", verstelbare spoed, kan de ideale invalshoek van 4° tijdens de start, klim-, en daalvlucht ingesteld worden. Dit geschiedt door het verdraaien van de instelhoek (pitch) van het propellerblad.

Een propellerblad is niet recht maar verdraaid, getordeerd. Dit heet ook de "Wrong".

De bladhoek wordt naar de uiteinden ook steeds kleiner. Tijdens het draaien van een propellerblad hebben de uiteinden de grootste snelheid. Zou de invalshoek hier te groot zijn dan zou ook de trekkracht aan de tippen te groot kunnen worden, zelf zo groot dat de bladen krom kunnen trekken. Hiervoor wordt de bladhoek naar de tippen toe steeds kleiner.

Beschouwen we nu de "constant speed propeller" dan kunnen we zeggen:

1. Bij stilstand:

De voorwaartse snelheid is nul.

- Bij stationair toeren tal en maximaal toeren tal blijft de invalshoek gelijk.
- Echter naarmate het toeren tal opgevoerd wordt zal de relatieve windsnelheid vergroten en dus eveneens de trekkracht.

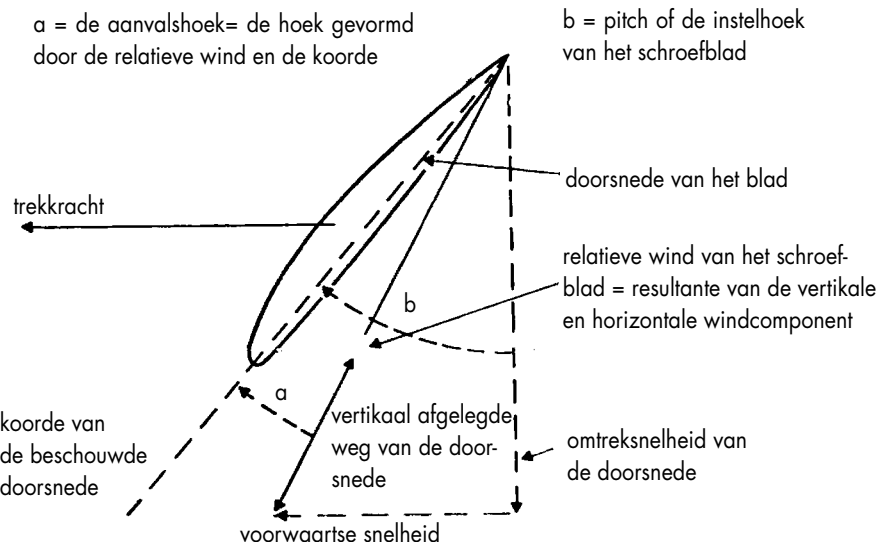
2. Bij beweging:

Voorwaartse snelheid vermeerderd, blijf constant of vermindert.

- Bij toenemende snelheid en constant toeren tal zal de invalshoek verkleinen, de trekkracht vermindert. Om dezelfde trekkracht te behouden, zal men het toeren tal moeten verhogen, wat niet mogelijk is als men het maximale cruise toeren tal heeft bereikt, of zal men de instelhoek van het schroefblad moeten vergroten.
- Bij constante snelheden constant toeren tal blijft de invalshoek gelijk, evenals de trekkracht. Maar die zijn kleiner dan wanneer het vliegtuig in ruststand verkeert. Door de instelhoek van het schroefblad te vergroten wordt de trekkracht vergroot, zonder dat men het toeren tal moet verhogen. Daar komt de term "constant speed propeller" vandaan.
- Bij vertraging en constant toeren tal, zal de invalshoek vergroten en de trekkracht vergroten. Maar er ontstaat ook een grote schroefweerstand (drag), en het is mogelijk dat de motor deze weerstand niet meer kan overwinnen. De instelhoek van het schroefblad moet terug verkleind worden. Bij de nadering en de landing wordt de schroef terug op de standaard instelling gezet, "fully fine".

Ook nu hopen we weer wat bestofte kennis ontstof te hebben.

Rob van Espen en Jos Verhaeren



N11118, een stukje geschiedenis ...

Nu dan eindelijk wat geschiedenis over de Cessna Skywagon N11118



De N11118 op Juliana...

Dit toestel is in 1963 gebouwd en trad in dienst als watervliegtuig in Oklahoma. Later vloog het bij diverse luchtfotografiebedrijven toen het grote cameragat werd aangebracht, met daarin de 150 kilo zware RC 8 camera. Deze maakt negatieven van 23 bij 23 cm, met ongekende scherpte. Met 60 procent overlap worden er dan met stereoplotters speciale hoogtekaarten van gemaakt.

In 1981 vloog het naar St.Maarten in dienst van Hart's aerial service. Dit bedrijfje werd in 2000 overgenomen door mij. Bij Hart heeft de Cessna overall rondgefladderd: in Haiti, Curacao, Honduras, Venezuela, Jamaica en noem maar op.

Het eerste jaar na mijn overname hebben we nog met goed profijt kunnen vliegen, met opdrachten in Guadeloupe en St. Maarten. Die zomer in het laagseizoen nam ik mij voor een mooie reis te maken. Die ging over de Bahama's naar Nassau, dan naar Ft.Pierce in Florida, langs de Oostkust omhoog tot bij Hackettstown, een dorpje vlak bij New York.

Op een mooie maandagochtend vertrok ik om door te vliegen naar Lake Erie over de Saskatchewan Mountains. De hele vlucht was in ongecontroleerd gebied en ik riep dan ook niemand op. Pas om 12 uur dacht ik eens Boston te contacteren. Het viel mij al op dat het op hun frequentie volledig stil was. Zodra ik iets had gezegd werd mij te verstaan gegeven onmiddellijk te landen, anders zouden er jets op mij afgestuurd worden...Volledig in verwarring wat ik nu weer had misdaan, landde ik op Erie en pas

daar hoorde ik van de aanval op New York. Ik was daarmee een van de laatste vliegtuigen die op 11 september nog in de lucht was.

De terugkeer naar St.Maarten verliep nu moeilijk vanwege alle paniek. Zo kon dat inmiddels alleen onder IFR. Het bracht mij lang boven Puerto Rico op 13000 voet zonder zuurstof.

Terug op St.Maarten werd het werk steeds moeilijker vanwege het intrekken van allerlei bouwprojecten. Niettemin hadden we nog een grote opdracht voor een bauxietmijn in Brits Guyana om die volledig te gaan karteren. Dat werd een onvergetelijke vlucht met veel risico's, temeer omdat het regenseizoen inmiddels begonnen was. 's Avonds namen we de filmcassettes op schoot in een kano om naar het kamp te gaan, en wij moesten een gewapende wacht huren bij de Cessna. Het was onvergetelijk om in de lucht een complete vlucht papegaaien tegen te komen.

Spannend werd het toen er enorme cumulonimbussen opdoken. Zolang ik vlieg heb ik enorm respect voor dit natuurgeweld, maar in de bedoelde gebieden kan je er best nog iets onderdaniger mee omspringen. Voor het vliegen in Guyana heb je een speciaal brevet nodig vanwege het lastige karakter. GPS heeft daar natuurlijk veel veranderd. Dit brevet hang ik natuurlijk met trots aan de muur!

Aan het einde van dat jaar stond de teller op 380 uren, waarvan wel 300 boven volle zee. Dat gaat op de duur toch aan je knagen. Goed, de Oceaan is daar wel 27 graden....

Helaas werd ik gedwongen het bedrijf te beëindigen, waarna ik met hangende pootjes weer naar Europa terugging. Maar het goede besluit was om de Cessna mee te nemen in een 40 ft container en nu staat die dan volledig in orde gemaakt op Sanicole.

Vergis u niet in dit toestel, het heeft 260 pk en klimt als een gek. Kruis is dan toch altijd nog 130 knots, en aan beladingsberekening doe ik niet. Je stampst er maar in wat je mee wilt nemen.



De N11118 zoals je hem nu bij Sanicole ziet...

Het grote broertje is de Cessna 185 met 300 pk maar die is niet te vinden, er is geen eigenaar die zijn 185 te koop zet... Het zijn toestellen die je met crosswind wel heel goed onder controle moet houden.

Ik had nog illusies om in Europa iets met de camera te gaan doen, maar met de opkomst van Google Earth is er geen interesse meer voor. Heel jammer, want de foto's met deze camera zijn oneindig veel scherper. En film kost 2000 euro, dus je bedenkt je wel even...

In het voorjaar gingen we dan weer eens naar het Deense Stauning.

Deze zomer vloog N11118 langs Lyon en de Pyreneeën naar Bordeaux, en dan naar Frankfurt. Op een tweede reis met Caroline zijn we naar Dresden en het meer van Konstanz geweest, en daarna naar Granville.

De avonturen zijn nog lang niet voorbij !

Kees Schoonbeek

OshKosh 2006

Er zijn nu eenmaal dingen die een mens in zijn leven wil verwezenlijkt zien: een wens, een droom. Zo ook stond voor mij een bezoek brengen aan Oshkosh al lang op mijn "zeker te doen" lijstje.

Voor zij die het nog niet mochten weten: Oshkosh is een plaats in de U.S. waar "HET" vliegfeest van de wereld voor de GA (General Aviation) en homebuilders georganiseerd wordt. Het is een luchtvaartbeurs met airshows. Het evenement zelf duurt een week, maar al een maand op voorhand strijken de eerste toestellen neer. Vliegtuigen van alle soort, gaande van warbirds, oldtimers, seaplanes, zelfbouw, helikopters, privéjets, ...al wat je je maar kan inbeelden.



Er werd een plan gemaakt om er voor een aantal dagen naar toe te gaan. Met tent en slaapzak, want het idee was om te kamperen. Het vliegtuig genomen vanuit Leon Bajio (Mexico), over Dallas en Chicago gevlogen, om uiteindelijk te landen op Appleton. Daar stond ik dan in Appleton Airport om 23u00 's avond, met nog een uur te bussen tot Oshkosh. Wat nu gedaan...dan maar een hotel zoeken en gevonden.

Volgende dag rond 09u00 te Oshkosh aangekomen. Eerst alle formaliteiten geregeld en tent opgesteld (gelegen op twee minuten van de ingang) om vervolgens aan mijn Oshkosh 2006

exploratie te beginnen. En inderdaad...het is overweldigend. Uiteraard ontbraken de Piper, Cessna, Pilatus, Cirrus, Lancair, ...stands niet. Daarenboven waren er vier reuzenhallen waar alle standhouders met hun waar onderdak vonden. Verder was er nog de "rommelmarkt", dit zijn stands waar je nieuwe of gebruikte onderdelen voor een prijsje op de kop kan tikken. En niet te vergeten: de tientallen dagelijkse workshops en cursussen over metaal, hout, glasvezel bewerking, TIG- en aluminium-lassen, doekbespannen,.....

Rond 15u00 begon dan de dagelijkse airshow. Acrobatie van het hoogste niveau, afgewisseld met demonstraties van oldtimers en fly-overs van militaire jets, transportvliegtuigen en zelfs een heus gesimuleerd luchtbombardement. Hier waren het de vele Mustangs, B-17, Lancaster en Migs die het luchtruim met elkaar deelden en trotseerden. Verder ook een vleugje chauvinisme met de dagelijkse valscherspringers (inclusief Amerikaans vlag) en aansluitend daarop het Amerikaans volkslied. Ook de Seaplanebase, enkele kilometers verder gelegen, was prachtig en rustig!

De airshow sloot af rond 18u00 waarna de bezoekende vliegtuigen opnieuw konden opstijgen en landen. En geloof me...ook dat is een spektakel op zich!

Als je dacht dat het hierna gedaan was heb je het mis. Voor elk wat wils...er was het Theater in the Woods, er waren de vele voordrachten en ook de openluchtcinema waar dagelijks een film met betrekking tot de luchtvaart werd getoond.



En zo ging het drie dagen lang. ..

Het hoogtepunt en de blikvanger van deze Oshkosh 2006- editie was echter de eerste (pre-)certificatie van de Eclipse 500, een 6-zit VJ (Very Light Jet). En deze nieuwe categorie slaagt blijkbaar aan: 200 toestellen in back-order, prijskaartje rond de 1,5 miljoen USD, operation cost minder dan 500 USD/uur..., welke turboprop koop je hier nog voor?

Wat me echter het meest geïmponeerd heeft is de grootte maar ook de vriendelijkheid, discipline en vooral de perfecte organisatie van dit evenement. Om je een idee te geven: in deze week helpen er meer dan 4000 vrijwilligers en komen er rond de 10 000 bezoekende vliegtuigen. Er zijn GEEN nadarhekken tussen piste en publiek, het publiek bevindt zich om en rond de vliegtuigen, er is geen echte communicatie tussen het vliegverkeer en de controle, de piloten moeten enkel luisteren en de instructies volgen, zij mogen niets zeggen...



Men had me gezegd minimaal voor drie dagen te gaan. En inderdaad, in deze drie dagen heb ik alles in een flink tempo moeten. Kortom, een meer dan positieve ervaring!

Voor zij die willen gaan en nog twijfelen: zeker doen!



Groeten,

Dirk Verhaeren
dirk.verhaeren@mex.contiteves.com
www.airventure.org

Experimental Aircraft Association AirVenture Oshkosh

- ongeveer 2500 vliegtuigen in de static show
- naast elkaar geplaatst zou dat een rij vormen van 8 km.
- elk jaar 10.000 bezoekende vliegtuigen
- bijeenkomst van 750.000 luchtvaartenthousiasten
- op één week 500 forums over alle mogelijke luchtvaart onderwerpen
- meer dan 800 verkoopsstanden
- museum met meer dan 200 historische vliegtuigen
- rondvluchten met een B-17, een driemotorig Ford toestel of een Bell 47 helicopter
- een dagelijks 24-uren evenement

Wist u dat ...



- het helpersfeest door circa 140 personen bezocht werd.
- allen genoten hebben van de hapjes en drankjes en de gezellige sfeer.
- slechts een zeer klein deel van de aanwezigen clubleden waren.
- ook de deelname van clubleden aan de rally zeer beperkt was.
- de 4e werkdag in het teken stond van het nieuw aan te leggen tankplatform.
- ook de gebruikelijke schoonmaak van de diverse hangars weer door de diverse deskundigen werd uitgevoerd.
- door de aanwezige leden een prima lunch werd verorberd.
- betrokkenheid van de leden een vereiste is voor het voortbestaan van een vereniging.
- deze Fly-Over de vijfde jaargang van het clubblad inleidt.
- de redactie alle leden en hun dierbaren alvast de allerbeste wensen voor het komende jaar wil doen toekomen.
- er voor iedereen weer een moment aanbreekt om de persoonlijke gegevens die voor de club van belang zijn (NAW, Tel, E-mailadres, etc) waar nodig te corrigeren.
- het type Cessna 172 reeds 50 jaar in gebruik is.
- ook het type Beechcraft Bonanza 60 jaar bestaat.
- dit feit geëvenaard wordt door de Aeronca OO-RIK van Piet Segers, eveneens 60 jaar oud.
- leerlingen en begeleiders van het KIDS-instituut uit Hasselt op 19 oktober hebben genoten van rondvluchten vanuit Sanicole, uitgevoerd door diverse clubpiloten.
- 3 september in Mol-Postel een gedenkplaat werd onthuld, ter nagedachtenis van de crash van de Lancaster ME846 op 22 juni 1944.
- er een groot aantal personen zijn, die NIET van vliegen houden.
- zij vaak beschikken over invloedrijke connecties op alle niveaus van de samenleving.
- deze personen alle door ons gemaakte fouten en vergissingen aangrijpen om onze hobby op een lager plan te (laten) brengen.
- General Aviation tot de bedreigde species behoort.
- wij daarom te allen tijde moeten beseffen dat strikte naleving van de regels en procedures niet enkel de veiligheid, maar ook het voortbestaan van onze gemeenschappelijke passie kan veiligstellen.
- wij weer een aantal nieuwe leerling piloten mochten verwelkomen: Mark van Rooyen, Wim Lomans, Steven Van Swartenbroeck, Philippe Bruyninckx.
- en er weer enkele geslaagden mogen bijgevoegd worden: Wim van Bergh, Dirk Doumans.

Lidgeld 2007

Lidgeld 2007.

Vliegend lid	€ 200,-
Eigenaar lid / Mede-eigenaar	€ 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 2007.

De premie voor de persoonlijke verzekering, die ieder vliegend clublid dient af te sluiten blijft in 2007 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

Promotie voor onze club: Rondvluchten met leerlingen van het K.I.D.S. van Hasselt.



"Alles is KIDS" zegt Henk Ceesink...



Gelukkige gezichten na de vluchten

Werkdag 7 oktober ...



Pedro aan het werk...



Het bijna onafscheidelijke duo CAS en Georges Jones aan het werk. Gelukkig bracht even later de drillboor van Stefan enige soelaas.



Twee clubleden hebben hun plaats gervuld.

Sanicole AGENDA 2007

22 december 2006 t.e.m. 05 januari 2007 Clubhuis gesloten

07 januari 2007 (17u00 – 22u00) Nieuwjaarsreceptie

20 januari 2007 (17u30) Instructeursvergadering

25 januari 2007 (20u00) Vergadering havenmeesters

27 januari 2007 (17u00) Pilotenvergadering

Februari 2007 Culturele luchtvaartuitstap*

22 februari 2007 (20u00) Bestuurs / algemene vergadering

10 maart 2007 (09u00 – 14u30) Werkdag I

Maart 2007 Vlieguitstap Nederlandse Luchtmachtbasis*

14 april 2007 Pastadag / Open deur / Doellandingen

15 april 2007 Open deur / Doellandingen

05 mei 2007 t.e.m. 10 mei 2007 Uitstap Nuits St-Georges

12 mei 2007 (09u00 – 14u30) Werkdag II

02 juni 2007 (09u00 – 14u30) Werkdag III

25 juni 2007 t.e.m. 28 juni 2007 Vliegveld gesloten (Militaire oefening)

30 juni 2007 t.e.m. 01 juli 2007 Vliegveld gesloten (Opendeurdag Kamp van Beverlo)

30 juni 2007 – 01 juli 2007 Uitstap Bantheville

16 juli 2007 t.e.m. 23 juli 2007 Vliegveld gesloten (Airshow)

22 juli 2007 Airshow

31 augustus 2007 – 01 september 2007 Vlieguitstap Engeland*

15 september 2007 Sanicole vlieg rally

06 oktober 2007 (09u00 – 14u30) Werkdag IV

13 oktober 2007 Helpersfeest Airshow

* Meer informatie over deze activiteiten volgt later.
Aanvullingen en eventuele wijzigingen
worden in Fly Over, op de website en
op het info-bord in het clubhuis gepubliceerd.

RALLY 2006!!!

Uitslag rally

1. Geoff, Piet, Gilbert, Jan
2. Tom en Jerry
3. Robert en Guido
4. Bart Verhees
5. Henny, Jos en Nico
6. Frank en Davoud Motallebi

Uitslag doellandingen

1. Henny
1. Geoff
1. Bart Verhees
2. Stefan
2. Tom

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*





*Vlieg fit,
Of vlieg NIET !*

First flight F-PKRL

Op 27 oktober, een rustige vrijdag namiddag was de generale repetitie gepland om het vliegtuig op te bouwen en de taxi-tests uit te voeren. Na anderhalve maand wachten was de voorlopige vliegvergunning afgeleverd.

Met een lichte crosswind vanuit 240° en 10 kts was onmiddellijk voelbaar dat de Europa goed wendbaar was en de rem het uitstekend deed. De aanduiding van snelheid bleef wat achter tijdens het sneller taxiën en voor ik het goed beseftte was ik airborne. Zoals achteraf bleek was de dynamische drukleiding tijdens het opbouwen gekneld geraakt en liet niet voldoende

stroming door, wat resulteerde in een verkeerde snelheidsaflezing. Ik vloog sneller dan wat de meter aangaf.

En dan was er nog een zendprobleem met de radio. Soms liep de cylindertemperatuur op in de gele zone. Daaraan is intussen wel verholpen.

Maar zoals Multatuli schreef in zijn rede aan de Lebakse Hoofden: "Geen rijst smaakt zo goed als diegene die ge zelf hebt geplant." Kunt gij u indenken dat ge na vier jaren van zweet en tranen uw eerste rijst aan iemand anders laat proeven? En geloof me vrij, het was opwindend lekker.



Karel Vranken.



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.

BS &

Steenovenweg 5
Postbus 172
5700 AD Helmond

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

Styl Aviation

ANTWERP AIRPORT

Styl Aviation

GENERAL MAINTENANCE

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

DELIVERY OF

New and 2nd 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



Cambiance “Molenvelden”

Banstraat 25 5506 LA Zandoerle

Tel: 003140-2052384

www.molenvelden.nl

