



over- o- k- E

Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel



nr **18**
Vijfde jaargang
Maart 2007



Woordje van de voorzitter ...

Tot onze grote spijt hebben wij het afgelopen jaar regelmatig geconstateerd dat veel informatie niet of niet op de juiste manier bij de leden terecht komt. De informatie die wel doorkomt, wordt vaak vergeten, omdat er te veel tijd is tussen de mededeling en de activiteitendatum.

Af en toe verwachten leden post, er komt niets en beide partijen wachten maar af. Sommige leden nemen de moeite niet om deel te nemen aan een activiteit waarvoor ze zijn uitgenodigd, laten niets van zich horen en melden zich ook niet af.

Miscommunicatie is vervelend, leidt vaak tot misverstand en ergernis en kan zelfs ontaarden in demotivatie. Dit kan geenszins de bedoeling zijn. We proberen dit probleem op te lossen door een communicatie- brochure als extra bijlage bij Fly-Over te voegen.

Als u deze brochure af en toe eens leest en niet te ver wegsteekt zijn wij ervan overtuigd dat het communicatieprobleem voor een groot deel is opgelost. Wij hopen dat dit naast de traditionele "knoop in de zakdoek" toch iedereen wat dichtert bij de stof houdt, want een club kan maar draaien als iedereen er zijn schouders onder zet.

Veel vlieggenot in het komende jaar!

De voorzitter

Nicole Plees

VLIEGWEEK NUIITS-SAINT-GEORGES van donderdag 10 t/m dinsdag 15 mei 2007

Veel leden hebben al eens over Nuits-St.-Georges horen spreken in het clubhuis. Maar zeker voor de nieuwe leden blijft het dikwijls maar een vaag verhaal en ze kunnen er zich geen goed beeld bij vormen.

Vandaar een stukje geschiedenis. We gaan terug tot de beginjaren '90. Tijdens een vakantie-vlucht van enkele clubleden werd het vliegveld van Nuits-St.-Georges als tussentijdse bestemming gekozen. Het was een zonnige dag. Toen het laatste vliegtuig landde, trof de piloot zijn vrienden, die in snellere vliegtuigen hadden gevlogen, aan als een welkomstcomité op het "terras" voor het clubhuis. Ze stonden daar als breedbekkickers met geheven glas. Er was dus beslist om die dag het vliegen te ruilen voor drank en eten. Terugkijkend op dat toevalige bezoekje had iedereen er een goed gevoel bij. Gastvrijheid in een zorgeloos Frankrijk. Reden genoeg om hier iets mee te doen. Geert en Rudy hebben opnieuw contact gezocht met de voorzitter van de Aeroclub van Nuits-St.-Georges en hem voorgesteld of er bij hem een vliegweek georganiseerd mocht worden. Dat was geen probleem en de plannen werden gesmeed.

We zijn daarna uitgegaan van de formule: Overdag vliegen en goed eten, 's avonds goed eten en drinken. Al snel bleek dat er logistieke steun ingeroepen moest worden. Wim van de Wiel is zich van dat moment gaan bezighouden met hotel- en restaurant- reserveringen en

de berekening van drankschade per persoon. Een paar jaar later is Nico Neyens zich gaan ontfemen over de vliegtuigen, brandstof en transport. De lunches, zijn steeds verzorgd door de dames die er bij waren.

Opzet 2007

Als de weergoden ons gunstig gezind zijn vertrekken we donderdag 10 mei om 10.30 uur van EBLE naar LFQA (Reims Prunay). Daar kan getankt worden en er kan evt. in het restaurant gegeten worden. Van LFQA vertrekken we naar LFGZ (Nuits-St.-Georges). Rond 16.30 uur landen we daar. Wim verdeelt de kamers en tot het avondeten gaat ieder zijn/haar eigen gang. 20.00 uur: Openingsdiner in het Rode Huisje.

Het programma voor vrijdag, zaterdag, zondag, maandag en dinsdag moet nog ingevuld worden. De vliegtuigen die we meenemen laten we afhangen van de samenstelling van de groep. Enkele uitstapjes die in die periode gepland zijn: Bezoek aan de Robin-fabriek, wijnkelder, cassisfabriek, vliegtuigmuseum. Het staat wel vast dat we maandag vertrekken naar Epernay om de wijnkelder van Casters te bezoeken. Dinsdag vertrekken we met een tussenstop terug naar huis.

Als u nog suggesties of vragen hebt mail dan even naar de club. (geert@sanicole.com)

Geert Lemmens

Inhoud



1. Bij de cover:
Een Dornier op het vliegveld van Portimao in Algarve (Portugal)
2. Woord van de voorzitter
2. Nuits-St.-Georges 2007
3. Echt waar gebeurd...??
- 4 - 5. De geschiedenis van het vliegveld Deel 1 (Wordt vervolgd...)
- 6 - 7. Vliegen in de Algarve (Portugal)
8. Wist U dat? - OO, dé RIK - May-Day - Poezie...
9. Agenda 2007 - Werkdag is goed geweest...
10. OPS corner, aandachtspunten

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



Niet te geloven en toch waar gebeurd ...

Die zaterdag had ik afgesproken met Gerry om te beginnen aan de installatie van het elektriciteitscircuit van mijn RV 7...

Zoals iedere donderdag was ik ook vandaag weer samen met Elvira afgezakt naar de club.

De late septemberzon zorgde voor een aangename temperatuur en van op het terras kon ik de bewegingen van de WIX uitstekend volgen. Nog enkele andere clubleden genoten met volle teugen van hun hobby. Vooral Bart met z'n delta kreeg de nodige aandacht. Maar ik gaf toch de voorkeur aan een "lightje" geserveerd door een immer goedlachse Celine. *"Da's nogal e wèrke hè Pol"* zei ze *"Van mij mag da nog lang zoe duren. Tot mee kessemis en dan e wa wermer"*. Gelijk had ze. De WIX had z'n laatste circuit gevlogen en werd met zorg in de zes geduwd.

Even later maakte Geert zijn opwachting en van ver was het reeds te zien dat hij weer een briljant idee had. Je weet wel op zijn gelaat die uitdrukking van: *"Nou die vind ik leuk, alleen nou moet ik iemand vinden die het kan waar maken"*. Instinctief voelde ik dat ik deze maal de uitverkorene was. De begroeting was, zoals ik verwachtte. *"Dag Elvira, dag Pol, leuk weertje hè nou zeg Pol jou heb ik nodig want ik had zo gedacht om Je hebt toch wel effe voor mij hè?"*. Ik kon natuurlijk niet anders dan ja zeggen en toen kwam het: *"Pol je ziet die F-84 hier staan en daar gebeurt niks mee. Nou op zich is daar niks mis mee maar toch. Nu had ik gedacht om die vliegklaar te maken en over te vliegen naar Bantheville. Ik wed dat ie daar veel beter tot zijn recht zou komen en nu had ik aan jou gedacht om die klus te klaren."* Ik moest toch wel even slikken. Waar heeft hij nu in godsnaam dat idee weer vandaan en waarom ik? *"Daar ga ik toch even over denken Geert, maar beloofd, ik weet u in het weekend iets te zeggen."*

Inmiddels waren Gerry, Ron, Francis en nog enkele andere vaste donderdagavond-klienten aangekomen. Eén voor één werden ze deelachtig gemaakt van de wilde plannen. De reacties waren uiteenlopend en varieerden van gematigd enthousiast naar sterk afwijzend. Zelfs Nicole kon je zien denken van: *"Wanneer gaan we met die kerel hier het laatste meegemaakt hebben."* Maar goed. Naarmate de avond vorderde en tijdens een zoveelste inspectieronde rond het toestel, rijpte mijn beslissing.

"Luistert Geert, ik doe het. Maar: ten eerste wil ik u niet zien op de werkvloer, twee het gebeurt in mijn atelier in Oud Turnhout en drie ik kies én de mensen die me helpen én de firma's voor het aanleveren van het materiaal. Bovendien kom binnen veertien dagen niet af mee van die vragen zoals: "En wanneer denk je klaar te zijn?". *"Beloofd Pol"*, was het antwoord. *"Daar drinken we ene op."*

Binnen de kortste keren gonsde het in mijn atelier van de bedrijvigheid. De werken schoten bijzonder goed op. Van alle kanten kwam er hulp en ontbrekende onderdelen, waarvan je verwacht dat je ze nooit meer zou vinden, werden om de haverklap en op de meest bizarre plaatsen gevonden. Met de hulp van een bouwondernemer uit de buurt werden ze één voor één naar de werkvloer gebracht.

De man die ons de rubberen brandstoftanks leverde moet geweten hebben dat het voor Geert Lemmens was want toen hij er zes aanbodde voegde hij er meteen aan toe dat we ze kregen voor de prijs van drie. Ik heb aan Geert niets gezegd want dan zou die toch maar geantwoord hebben van: *bel die man nog even en zeg hem ... voor de prijs van twee...*

Binnen de kortste keren toverden we het vaal groene wrak om tot een schitterend geschilderd vliegtuig. Met goedkeuring van de buurtbewoners mochten we zelfs de motortesten uitvoeren in de boomgaard achter de werkplaats. Alleen een licht geïrriteerde burgemeester vond dat we met dat ding zo snel mogelijk zijn grondgebied moesten verlaten.

Gerry, geholpen door Leo, voegde de daad bij het woord en begon de lange taxië naar Sanicole. Geen gemakkelijke klus maar mits de spontane hulp van lokale politie en brandweer verliep alles vlot. Alleen het nemen van de brughelling in Dessel en het gebrek aan ervaring dreigden hem in de problemen te brengen maar een technische spitsvondigheid van Jos Verhaeren bracht ook hier de oplossing.

De aankomst in Sanicole lokte heel wat kijklustigen. De plaatselijke journalisten, ja zelfs VTM en TV Limburg waren naar de plaats van het gebeuren afgezakt. Geert aanschouwde het meesterwerk en het duurde een hele poos vooraleer de anders zo spraakzame kerel zijn eerste woorden kon uitbrengen. *"Aha ge hebt er een tweezitter van gemaakt zeg. Awel Gerry jij moogt mee de transfervlucht naar Frankrijk maken."* Daar stond ik dan.

Ik heb Gerry al dikwijls zien glunderen maar deze keer..... Terwijl ik hem een schouderklopje gaf voegde ik er aan toe: *"Dat heb je verdiend man"* alhoewel ik liever zelf was meegegaan. Alsof hij met dit soort toestellen jaren ervaring had maakte Geert zijn eerste circuit. Alleen de switch van het landinggestel vond hij niet, of was het uit voorzorg dat hij de wielen niet introk? Na enkele rondjes landde hij ons paradepaardje en begon samen met z'n co-piloot aan de voorbereiding van de transfervlucht naar Frankrijk. Na een persbabbel bedankte hij me uitvoerig voor

het mogelijk maken van zijn stoutste jongensdroom en onder grote belangstelling begaf hij zich naar het toestel. *"Zet voorzichtig en doe gien zotte ding"*, gaf ik hem als laatste raadgeving nog mee.

Even later scheurde de wit blauw rood geschilderde jet met donderend geraas over de 26. Sneller dan verwacht kwam hij los en met een sierlijke bocht schoot onze oldtimer het blauwe zwerk in. In downwind zakte het toestel tot very low level en draaide met volle snelheid in. Mijn laatste goede raad was blijkbaar niet doorgedrongen. Met een oorverdovend lawaai scheurde de jet voorbij het clubhuis om dan stijl de hoogte in te schieten. Dit moest fout aflopen. En inderdaad, een zware zwarte rookpluim wordt zichtbaar, het toestel verliest snelheid. Eerst traag, nadien met een steeds groter wordende snelheid valt mijn werkstuk uit de lucht. Ik heb binnensmond een rechtstreekse lijn met boven en wend mijn blikken af. Naast me staan er wel een paar die ook een lijn hebben met dezelfde abonnee als ik, maar die door iedereen kan worden mee beluisterd...

Zeer snel ontwaar ik de rode parachute van Geert die dus veilig het toestel heeft verlaten maar de blauwe van Gerry is niet te bespeuren. *"Verdomme en die heet het elektriciteitscircuit van menne RV 7 nog nie af"*: flitst het door mijn hoofd. Seconden voor de inslag onttrekken de bomen het toestel aan het zicht.

Met een doffe slag ...word ik wakker. Beneden aan de trap hoor ik Elvira roepen dat ik moet opstaan want de Gerry is net gearriveerd. Na in ijltempo het ochtendsanitairritueel te hebben uitgevoerd ontmoet ik mijn "vriend" Gerry, bij een heerlijke kop koffie en in volle forme, in de keuken.

"Dag Pol alles goe menneke?" "Kerel ge wet begod nie wa da ge mij heet aongedaan": antwoord ik hem. Waarop hij, met z'n gekende ontwapende glimlach om de mond reageert: *"Allé Pol veu dat kertiereke da'k vruuger zen vandaog"*...



Naar een droom van Pol door Francis

De beknopte geschiedenis van het vliegveld van het Kamp van Beverlo

Gelukkig zijn er reeds mensen die voor mij een poging gewaagd hebben om de geschiedenis van dit kleine stukje militaire domein op papier te zetten.

Deze gegevens, aangevuld met zelf gevonden informatie en herinneringen uit mijn jeugdjaren, leidden tot het proza dat u in deze en de volgende editie van Fly-Over zult kunnen lezen.

Ik hou mij warm aanbevolen voor alle op- en/of aanmerkingen en verbeteringen. Wie denkt ook maar iets in zijn bezit te hebben dat kan bijdragen tot het vervolledigen van dit verhaal, oude documenten, foto's, is bij deze uitgenodigd even contact met me op te nemen.

Veel leesplezier.

Ook vandaag nog blijven we in het ongewisse over het juiste tijdstip waarop het Ministerie van Oorlog besliste om op deze plaats het vliegveld van het Kamp van Beverlo aan te leggen.

Sommige bronnen spreken van 1913. Eerder waren er plannen voor de aanleg op een locatie iets meer ten zuiden maar uiteindelijk werd gekozen voor de nabijheid van de verbindingsweg tussen Leopoldsburg en Hechtel.

De eerste militaire eenheden die van dit terrein gebruik maakten waren de toenmalige "communicatie troepen". Aan de hand van onderstaande illustratie kunnen we vaststellen dat het trouwens gaat om de enige echte natuurlijke vliegers die van hieruit ooit geopereerd hebben. Op de oude postkaart zijn duidelijk de mobiele duiventillen te zien waarin de snelle en betrouwbare(?) militaire boodschappers van het eerste uur tijdens hun vrije tijd mochten wonen.

Later en zeker tot in 1910 zullen er met ballons uitgeruste eenheden hun intrek nemen.



Netjes op een rij, op de Hechtelse heide, de mobiele duiventillen. Een tafereel uit de prille jaren 1900.



De bemanning van een observatie ballon voor hun luchtschip.

In datzelfde jaar werd de toenmalige minister van Oorlog, Generaal Hellebaut, uitgenodigd om een vlucht te maken met de privé Farman van Ridder de Lamine. Deze was, samen met Baron de Caters één van de pioniers en voorvechters van de nog prille luchtvaart.

Zeer onder de indruk van deze korte vlucht vanop Kiewit, besloot de minister de aankoop van zulke luchtvaartuigen te onderzoeken en stelde aan de Lamine voor de eerste militaire piloten op te leiden. Daarom werd beslist een Vliegschool voor het Belgisch leger op te richten. Zo kreeg Brasschaat het eerste officiële militaire vliegveld in België. Te Kiewit Hasselt werd er omstreeks die periode eveneens een militaire loods gebouwd voor de Farman van Georges Nélis. Het is trouwens Ridder de Lamine die als eerste ooit een landing op het vliegveld van het Kamp van Beverlo uitvoerde. Dit gebeurde op 6 juni 1910. Na een vlucht van een goed half uur vliegen vanuit Kiewit bereikte hij ons veld. De eerste luchtreis boven België was een feit.

Wat op deze postkaart niet te zien is, is het grote aantal kijklustigen dat voor deze gebeurtenis kwam opdagen. Nu ja, onze vliegende ridder had zijn komst even te voren aangekondigd door een paar maal rond te cirkelen boven het militaire kamp en het dorp, daarbij niet uit het oog verliezend dat een laagvliegend vliegtuig sneller de aandacht trekt. Alhoewel, moest een vliegtuig in die tijd laag vliegen om de aandacht te trekken?

Dit moet bovendien gebeurd zijn als burger met een burgertoestel aangezien het met zekerheid geweten is dat er op 13 april 1911, om 6 uur 52, na een vlucht van 22 minuten vanuit Kiewit een Farman tweedekker landde met aan de sturen George Nélis, de als eerste gebrevetteerde militaire piloot in België en Pierre Lebon. Beiden zorgden ze met deze vlucht voor een historisch gebeuren. Tot dan toe hadden militaire vliegtuigen enkel gevlogen in de omgeving van het veld waar ze gestationeerd waren. Ze stegen er op en keerden er ook terug. Met deze vlucht kwam hieraan een einde en kende een oefenvlucht ook een ander veld als bestemming.

Hun aankomst wekte heel wat belangstelling bij de aanwezige militairen. Na een rustpauze van twintig minuten steeg het toestel terug op richting Kiewit, waar Lebon het na een vlucht van 18 minuten op een hoogte tussen 200 en 300 meter, veilig aan de grond zette. In de zomer van 1913, enkele maanden nadat Koning Albert I bij Koninklijk Besluit de ballonvaart en de luchtvaart had gescheiden, werd er een eerste smaldeel naar Beverlo gestuurd, waarvan o.a. de Luitenanten Hubert en Poot deel uit maakten. Een smaldeel bestond in die tijd uit 4 toestellen met telkens twee bemanningsleden)

Van dan af wordt het vliegveld van Beverlo, samen met dat van As en Brasschaat, tot de militaire hulpvliegvelden (aérodromes militaires auxiliaires) gerekend.

(wordt vervolgd...) Francis



6 juni 1910: Ridder de Lamine in zijn Farman kort na de landing op ons vliegveld.



13 april 1911: Landing van het eerste militaire vliegtuig te Beverloo.



Vliegen in de Algarve

We waren dringend aan een weekje verlof toe, maar dat had Elvira een half jaartje geleden al goed ingeschat. Winter, hoe zacht hij ook is, heeft ronduit desastreuze invloeden op mijn leven... Als tropenkindje wordt het steeds duidelijker dat ik ieder jaar vanaf september stilletjes aan sterf tot het weer april wordt... En, om dat sterfproces in te dijken, had ze toen, louter preventief, reeds een weekje Algarve gereserveerd. Een tussendoortje met RyanAir als transportbedrijf en een leuk hotelletje in Quarteira, Pinha do Sol... En zo ontdekten we alweer een leuke bestemming om ook eens te gaan vliegen...



Een week voor ons vertrek kroop ik achter mijn laptopke om via het bekende Google-concept uit te zoeken of er voor piloten ook wat te beleven valt. En ja hoor, na enkele minuten trof ik een website die volop pretendeerde dat je voor vliegen écht wel in de Algarve dient te zijn.

De tekst op de website vertelt het volgende:

"The blue Sky and Gentle winds of Portugal make it the ideal location for G.A whether you are just hiring one of our aircraft for the hour, carrying out serious Hour Building for your career or flying down for your holidays, we can help you enjoy every minute to the full. See the glorious Algarve from the air, a breathtaking way to view the hidden beauty of coastal and inland regions, taking in famous landmarks on the way. We cannot find words to describe the pleasure of flying along the Algarve coast and up over the Monchique mountains."



Dit toeristisch bedrijfje, Aero Algarve, wordt gerund door een Engelsman die er zijn stekje heeft gevonden. Ken Kensett ruilde een 30-jarige carrière in Hong Kong voor een rustig "vlieg"-bestaan in Alvor tegen Portimao. Een sympathieke kerel die doordrongen is van het vliegen en dit ook tenvolle uitstraalt. Hij is eigenaar van een Chipmunk en is een tweede aan het restaureren.



Een proces van lange adem, maar in Portugal een avontuur dat onbeschrijfbaar is. Een anekdote hiervan is het feit dat hij boven op een heuvel onlangs nog een houten kist ontdekte met daarin een perfect geconditioneerde "brandnew" Gipsy-motor. Rondvragend van wie deze motor was kreeg hij te horen dat het de zijne was, ... vanaf dat moment. Hij had hem toch gevonden?...

Cees van den Hoek en zijn vrouwtje Maria, toevallig ook in de Algarve, waren uiteraard ook geïnteresseerd om mee te gaan vliegen. En... zo gezegd zo gedaan...

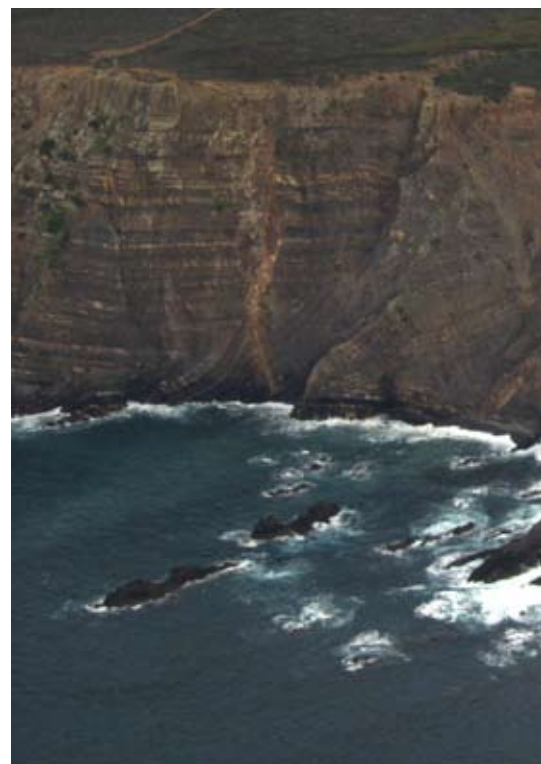
De eerste verrassing was het feit dat op onze afspraak een Engels koppel aanwezig was dat zich pas definitief had gevestigd in de Algarve. Een 62-jarige vrouw, Viv West genoemd, vloog op een RV 6 die haar man voor haar had gebouwd (G-RVSX). Ken had haar van mijn bouwproject gesproken, mijn website getoond en... ze wilde me absoluut ontmoeten om samen met mij een rondje RV te vliegen boven de streek.

Man... wat een ervaring... Een nooit meege-maakt orgasme... Je mag me geloven, mijn RV-enthousiasme is nog meer aangewakkerd...



Na enkele afspraken en een check-out door een Portugese instructeur kregen we de C-172 mee voor wat één van de mooiste vluchten werd die ik ooit al maakte. Na enkele dikke Portugese felicitaties voor de (volgens hem) perfecte landingen die ik maakte, stapte de jonge RyanAir-piloot uit en de vrouwen in.

Een korte boodschap naar de zeer behulpzame toren en we kregen onmiddellijk de toelating om te vertrekken. Doel van de vlucht was een korte klim naar 3000 voet om over de bergen van



Monchique te gaan vliegen. Monchique is één van die gebieden waar enkele jaren geleden hevige bosbranden hebben gewoed. Maar, het is onbeschrijflijk hoe de natuur zich daar herstelde. Het mooie zicht dat je daar krijgt is met geen woorden te beschrijven.



Maar, hoe mooi het daar was, het was niet vergelijkbaar met wat we te zien kregen toen we iets later het meest westelijke punt langs de kust naderden. We vlogen op een 4 à 500 voet langsheen de steile kustrotsen van Portugal. Azuurblauw water met prachtige ingevreten kloven en nissen. Pure wilde woeste schoonheid die je vanop het land nooit kan ervaren. De tocht leidde ons langs de westkust vanuit de omgeving van Bordeira helemaal naar het bekende zuidwestelijke Cabo de S. Vicente om vervolgens



een weer helemaal anders ogende zuidkust te overvliegen richting Lagos, Portimao tot tegen de CTA van Faro... De okerkleurige kliffen afgewisseld met kleine zandstranden bepalen volledig het beeld dat je te zien krijgt. De door water en wind vreemdgevormde rotsen, spelonken en grotten zijn van een nooit geziene schoonheid...



Na een dik uurtje viegen landden we terug op het Aeroporte Municipal Portimão. Iedereen was stil maar voldaan van deze onbeschrijflijke ervaring...

Het vliegen is niet goedkoop. Ondanks het feit dat de brandstof in Portugal 30% goedkoper is dan hier, kost een uurtje huren van een 172 wel snel tegen de 200,- Euro. Maar goed, het was de eerste keer en in feite een occasionele verhuur. Maar met Ken valt zeker te praten om dit goedkoper te hebben.



En dat leidt me naar een vraag voor geïnteresseerden. Het lijkt me best haalbaar om volgend jaar met een groep naar ginder te gaan en wat meer te gaan vliegen. Zowel voor de piloten, maar ook voor de vrouwen is dit een buitengewoon interessant gebied. Begin Februari is een goedkope periode die misschien wel voor meerdere geïnteresseerden een leuke winterbreak kan betekenen. Laat me even ter informatie enkele cijfers oplijsten:

Vlucht naar ginder met Ryan Air kostte ons voor twee personen all-in 180,- Euro.

Verblijf in het hotel voor een week met twee personen (7 overnachtingen) inclusief ontbijt en avondeten: 279,- Euro.

We huurden verder nog een auto voor een ganse week en die kostte ons 130,- Euro inclusief all risk verzekering...

Met die kost ben je ginder, slaap en eet je de ganse week met twee personen en heb je een auto waar 4 mensen in kunnen. Tel maar verder uit. Al de rest maak je zo duur als je zelf wil. Indien er geïnteresseerden zijn, dan wil ik best met Ken negotiëren om de vliegtarieven meer in de richting te krijgen van onze normale huurprijzen. Laat maar weten...

Paul

Wist u dat ...



- De Heer Jules Kneepkens de nieuwe Directeur Generaal is van het Directoraat Generaal Luchtvaart,
- Boeing een bizarre naam is voor iets dat niet mag botsen of vallen,
- als je een keuze moet maken en je het niet doet, dat ook een keuze is,
- de plannen voor de elfstedentocht zeer dikwijls terug de ijskast ingaan,
- je landmeters niet mag dichtvouwen of oprollen, vraag maar Karel,
- een GPS bijzonder geschikt is als hulpmiddel om te navigeren,
- het uitstekend werkt zolang je batterij niet leeg is,
- de kruising tussen een reisdruif en een papegaai zou kunnen leiden tot iets dat vliegt en de weg kan vragen,
- het 100 jaar geleden is dat Paul Cornu de eerste vrije vlucht met een bemande helicopter uitvoerde,
- deze vlucht 20 seconden duurde en hij een hoogte haalde van 30 centimeter,
- het 90 jaar geleden is dat voor het eerst een vliegtuig landde op een zich voortbewegend schip,
- 80 jaar geleden Charles Lindbergh als eerste een non-stop solovlucht maakt over de Noord-Atlantische oceaan,
- 70 jaar terug de Lockheed XC-35 Sub-Stratosphere zijn eerste vlucht maakt. Het hier gaat over het eerste toestel met een drukcabine,
- 60 jaar geleden "Chuck" Jaeger voor het eerst door de geluidsmuur gaat en hij een snelheid haalt van 1087 km/u op een hoogte van 12.800 meter,
- 50 jaar geleden Majoor David G Simons (what's in a name) met zijn ballon tot op een hoogte van 30.942 meter stijgt en daarmee een nieuw hoogterecord vestigt,
- 40 jaar terug de Boeing 737-100 voor het eerst de lucht ingaat,
- 30 jaar geleden de Concorde begint met zijn supersonische lijndienst,
- 20 jaar geleden de Space Shuttle Challenger kort na de lancering ontploft,
- 10 jaar geleden voor het eerst een robotcopter (onbemande helicopter) het blauwe zwerk kiest boven Japan,
- onze club dit jaar haar 35ste verjaardag viert,
- er onlangs weer een nieuwe groep aspirant piloten het "klasje" vervoegden om het "vak" te leren... (zie foto),
- het onmogelijk is om aan uw elleboog te likken,
- een krokodil zijn tong niet kan uitsteken,
- net zoals vingerafdrukken ook de tongafdruk bij ieder mens uniek is,
- 95 % van de mensen die deze rubriek gelezen hebben gepoogd hebben om hun elleboog te likken.

Auktionen
News

Aeronca 11AC 60 Jahre alte flugfähige „Chief“ in Belgien

Zurzeit existiert nur noch eine einzige flugfähige Aeronca 11AC „Chief“ in Belgien, und dieses gut erhaltene Exemplar befindet sich seit Anfang 2006 in Leopoldsburg – besser bekannt als Sanedo. Das Flugzeug mit der Zulassung OO-RKK gehört Plet Segers und dem Mitgeigertümer/Piloten Paul Verkuylen. Die beiden kauften die OO-RKK Alex Coeckelberghs ab, der sie 1991 erworben hatte. Die OO-RKK wird von einem 48,5 kW starken A65 Continental-Motor angetrieben und wurde auf dem Flughafen der Stadt Middletown in Ohio, USA, gekauft. Der Erstflug der Maschine, die bis heute beachtliche 3.200 Flugstunden absolviert hat, erfolgte am 13. Januar 1947. Jan A.H. van den Oever

Das sportliche, aber bildschöne Cockpit der OO-RKK.

Die 60 Jahre alte Aeronca 11AC „Chief“, OO-RKK, über der Stadt Mol in Belgien. Alex Coeckelberghs.

Der neue Eigentümer/Pilot Plet Segers (links) zusammen mit dem früheren Eigentümer/ Piloten Alex Coeckelberghs vor ihrem Blickfang in Leopoldsburg kurz nach dem Besitzerwechsel.

Wat vonden we in de Duitse uitgave van Pilot en Vliegtuig?? O...O... iets van de RIK...

En wat zagen we boven de toog hangen???...



...O, een verjaardagskaartje van de RIK !!!



7 dapperen die hun PPL willen behalen...

Waar komt Mayday en Pan vandaan?

We kennen allemaal deze uitdrukkingen en we hopen ze nooit te hoeven gebruiken. Het klinkt Engels, maar is dat wel zo?

In de luchtvaart mag de taal van het land, waar boven we vliegen, in de radiotelefonie gebruikt worden. Maar ook Engels. Naar mijn mening zou één taal de vliegveiligheid vergroten, maar dit ter zijde. Het zou logisch klinken als deze uitdrukkingen uit het Engels kwamen, maar niets is minder waar. "Mayday" is niet een dag in mei en "Pan" is niet iets waarin gekookt kan worden.

Naast het Engels werd vroeger in de luchtvaart en de scheepvaart ook van de Franse taal gebruik gemaakt. Bij een niet zo ernstige storing, een motor storing, wordt het signaal "PAN PAN PAN" geroepen. Klinkt niet erg Frans maar komt van het Franse woord "panne" wat pech betekent. Dus nu is het ook niet meer zo verwonderlijk om te weten dat de uitdrukking "MAYDAY MAYDAY MAYDAY" ook uit het Frans komt. Mayday is afgeleid van de woorden "m'aider" wat "Help mij" betekent. Een verengelsing van het Frans, wat niet veel voorkomt. Leuk om te weten en om het nooit te hoeven toepassen.

Rob van Espen

Poëzie in 16 lijnen

Behoed, o Koning van de lucht,
Uw kind'ren op hun hoge vlucht,
Als zij door onheilswolken gaan,
Wees hun een Zon: verlicht hun baan.

Gij, die in grote tederheid,
De wiekslag van de vogel leidt,
Blijf hun als goede gids nabij,
Houd hen van vrees en weif'ling vrij.

Laat hen, door Uwe Geest verlicht,
Behouden steeds het goede zicht,
Verleen hun ook een vaste band,
Bij 't koersen naar een veilig land.

Omvangen door de eenzaamheid
Van 't firmament, onmeet'lijk wijd,
Bescherm, in Uw genade groot,
Hun leven tegen alle nood.

(Uit: English in the Air. Origineel: Lord, Guard and guide the men who fly. Vertaling: J.C. Koppert)

Sanicole AGENDA 2007

14 april 2007

Pastadag / Open deur / Doellandingen

15 april 2007

Open deur / Doellandingen

10 mei 2007 t.e.m. 15 mei 2007

Uitslap Nuits-St.-Georges

02 juni 2007 (09u00 - 14u30)

Werkdag

25 juni 2007 t.e.m. 28 juni 2007

Vliegveld gesloten (Militaire oefening)

30 juni 2007 t.e.m. 01 juli 2007

Vliegveld gesloten (Opendeurdagen Kamp van Beverlo)

30 juni 2007 - 01 juli 2007

Uitslap 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

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.



Ik ben mijn draagbare radio in het clubhuis verloren. King KX 99 iemand gevonden?

Geert.

De werkdag van zaterdag 10 maart is weer erg nuttig geweest...

Brandblussers geïnventariseerd, genummerd, en op lijst gezet.

Crashkast gecontroleerd.

Branddekens in clubhuis opgehangen.

F-84 en seinenvierkant schoongespoten.

Benzinetank schoongemaakt.

Gordijnen vernieuwd.

OO - WIX gewassen.

Aanrecht, deurbel hersteld.

Verwarming gecontroleerd.

Plotter aangesloten.

Hangars schoongemaakt.

Brandstof / kettingzaag gehaald.

2 keer naar de milieustraat geweest.

Naar Zwartberg gereden.

Tegels op palletten gestapeld.

Foto's gemaakt voor het interventieplan.

Om 12.30 uur hebben we gezamenlijk geluncht.

Alle helpers bedankt!!

Geert Lemmens

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*



OPS corner:

aandachtspunten behandeld in verschillende vergaderingen ...

Er wordt geen benzine in de hangars opgeslagen.

Oude olie, kapotte vervangen onderdelen, restanten van poetsmateriaal e.d. worden door de vliegtuigeigenaar meegenomen.

Ieder clublid helpt mee de hangar schoon te houden.

Vliegtuigen worden niet in de hangar getankt.

Gezien het gebruik van autobrandstof steeds actueler wordt in de luchtvaart, hier de regelgeving uitgevaardigd door het Directoraat generaal Luchtvaart.

De Circulaire AIRW-04 d.d. 04/2002

De vliegtuigen uitgerust met zuigermotoren moeten uitsluitend gevoed worden met het type brandstof voorgeschreven door hun bouwers. Elke toelating voor het gebruik van een brandstof, niet voorgeschreven door de bouwer, vroeger afgeleverd door het Bestuur der Luchtvaart op basis van de CIR/AIRW-04 uitgave 3 van 06/94 wordt opgeheven.

Er wordt een steekwagentje beschikbaar gesteld om jerrycans van de auto naar het vliegtuig te rijden.

's Nachts geen elektrische apparaten in de hangar aan laten staan.

Vliegtuigen worden met minstens 2 personen binnen- en buitengezet.

Kim Rogiers heeft voor PA 38-112, OO-GMD een zeer uitgebreide checklist gemaakt.

De checklisten van de OO-WIX, OO-LNC en de PH-BSF zijn gecontroleerd en zijn ook beschikbaar.

Indien er interesse is om zo'n checklist te downloaden, zodat u een persoonlijk exemplaar kunt gebruiken tijdens uw vlucht, kunt u binnenkort terecht op: www.sanicole.com.

Er dient een trouble report voor ieder vliegtuig aanwezig te zijn. In onze club bevinden de trouble reports zich in de tas waar de boorddocumenten in zitten. Het Directoraat Generaal Luchtvaart eist dat gemelde mankementen door een bevoegd persoon afgetekend worden als ze hersteld zijn. Om deze zo snel mogelijk opgelost te krijgen meldt iedere piloot ze aan de havenmeester en die schrijft het in het "trouble report" en onderneemt actie om het probleem op te lossen.

Aangerichte schade wordt direct aan de havenmeester gemeld.

Vliegtuigen die EBLE als thuishaven hebben, worden via clubmakelaar Marnic Plees verzekerd bij verzekeringsmaatschappij Aviaabel.

Havenboek, reisdagboek van het vliegtuig en persoonlijk logboek dient u zodanig in te vullen dat alle gegevens en tijden overeenstemmen.

Let op!

Havenboek en reisdagboek in Lokale Tijd invullen.

Persoonlijk logboek in UTC invullen.

Auto's komen alleen op het terrein als het noodzakelijk is. Na het in- of uitladen wordt de auto op de parkeerplaats voor het clubhuis geparkeerd.

Vliegtuigen die buiten blijven staan tijdens de dag, worden ordelijk op het gras geparkeerd.

In het clubhuis ligt een map met kopieën van de boorddocumenten van vliegtuigen die EBLE als thuishaven hebben. (Bewijs van Luchtwaardigheid evt. met jaarinspectierapport waarop de vervalddag staat vermeld.) Inschrijvingsbewijs evt. met Engelstalig bijvoegsel. Verzekeringsbewijs van het vliegtuig.

Voor Nederlandse zelfbouwvliegtuigen een afschrift van de tijdelijke toelating om boven Belgisch grondgebied te mogen vliegen.

Eigenaars van de vliegtuigen houden de inhoud van de map up-to-date, zodat er steeds kopieën van geldige documenten in zitten. Deze map ligt op de tafel onder de landkaart.

De Club Bottlang is geactualiseerd. Vic Mardaga werkt de Bottlang in 2007 bij. Indien nodig, de betreffende bladen kopiëren en de originelen niet meenemen. De door u gemaakte kopieën aan de toog afrekenen.

Op de website van Belgocontrol (www.belgocontrol.be) is het mogelijk om gratis een beperkte versie van de A.I.P. te raadplegen. Het is eveneens mogelijk om notams en meteogegevens op te vragen. U moet zich echter eerst laten registreren bij Belgocontrol. U ontvangt uw login en paswoord via email.

In verband met EASA-verplichtingen heeft het Directoraat generaal Luchtvaart 12 ambtenaren aangesteld, die controle uitvoeren op vliegvelden. Ze hebben de bevoegdheid om proces verbaal op te maken.

In het clubhuis staat naast het havenboek, op de balie een pc-scherm, waarop de vervaldata van Vliegvergunningen / Bevoegdverklaringen / Medische keuringen worden afgebeeld.

Voor instructeurs en leerlingen staan er ook de vervaldata van het theorie-examens en de limietdata voor de praktijk-examens bij.

Naast het pc-scherm ligt een witte map, waarin onze piloten kopieën van de vernieuwde Vliegvergunningen / Bevoegdverklaringen en of Medische keuringen kunnen steken. Tom Van Genechten verwerkt de nieuwe vervaldata in de computer. Geert Lemmens verwerkt de kopieën in de persoonlijke pilotendossiers.

Sommige piloten hebben bij hun vliegvergunning, één of meerdere gelijkstellingen, afgeleverd door NIET - JAR staten. De geldigheid van de gelijkstelling eindigt, op het ogenblik dat de vliegvergunning vervalt waarop de gelijkstelling is afgeleverd.

Het Directoraat Generaal Luchtvaart legt aan de vliegveldverantwoordelijke op om een vliegveldhandboek samen te stellen en dat beschikbaar te houden voor alle gebruikers van het vliegveld. Ons vliegveldhandboek is geactualiseerd en de versie 2002 is vervangen door versie maart 2007. Het boek ligt op de tafel onder de landkaart.

In de reisdagboeken van de vliegtuigen, die ter beschikking staan van de clubleden maken we een extra kolom waar het beschikbaar aantal vliegreuren tot aan de volgende keuring wordt aangegeven. Na de keuring wordt het totaal aantal uren tot aan de volgende keuring vermeld.

Na iedere vlucht trekt de piloot de door hem/haar gevlogen tijd af van het vorige totaal.

Op deze manier kan men nooit vliegen in een vliegtuig dat geen potentieel meer heeft.

Dit is geen uitvinding van ons, maar overgenomen van Nederland.

Geert Lemmens





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 & i

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

