

over- o- k- E



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr **19**
Vijfde
Juni
jaargang
2007

Woordje van de vice-voorzitter...

Na een lange administratieve hindernispiste afgelegd te hebben zijn we enkele maanden geleden met de aanleg van het tankplatform en pompinstallatie begonnen.

De grootste werkzaamheden zijn uitgevoerd en normaal gezien kunnen we deze week benzine tanken uit de nieuwe installatie. De werkzaamheden zijn zodanig uitgekiend, dat een aantal leden veel kostenbesparende werken hebben uitgevoerd en dat gespecialiseerde firma's de werken hebben gedaan waar certificaten bij geleverd moesten worden.

Nico Neyens heeft de coördinatie gedaan tussen de verschillende bedrijven. Toon Beekmans heeft zijn mobiele tankinstallatie tijdelijk beschikbaar gesteld om ons verder te helpen. Iedereen die zijn bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van de nieuwe AVGAS-installatie. Hartelijk bedankt.

Tevens willen wij alle leden bedanken die aanwezig waren op de laatste werkdag(en) of thuis hebben gewerkt voor de club. Er wordt op zo'n werkdag veel werk verzet. De sfeer is uitstekend en de lunch maakt de onderlinge binding nog hechter.

Wel moeten we constateren dat een kleine groep, meestal dezelfde leden, het werk doet voor een grote groep afwezige leden. Jammer! Maar er volgen nog werkdagen waar het één en ander goed gemaakt kan worden.

Vice Voorzitter

Geert Lemmens

Kort verslag Nuits-Saint-Georges 2007



Saint-Georges toch ruimschoots in VMC was. Het enige wat ons parten zou spelen, was de harde tegenwind. Dat resulteerde in vliegtijden die voor sommigen opliepen tot meer dan 6 uur.

In Nuits-Saint-Georges is er harde wind gebleven. Hierdoor hebben we het vliegprogramma moeten aanpassen en zijn enkele geplande vluchten in het gedrang gekomen.



De Nuits hadden op zaterdagavond een onvergetelijk feest georganiseerd. Sommige feestgangers hebben ongekende talenten ten beste gegeven.

De terugreis hebben we vanwege het slechte weer een dag uitgesteld en vervolgens zijn we dinsdag via Reims naar Sanicole gevlogen.

Dit jaar heeft Wim weer gezorgd voor een perfecte organisatie van hotel/restaurant reserveringen en niet te vergeten dat hij iedere morgen de schade van de vorige dag al had berekend.

Nico heeft de tank- en vluchtenadministratie weer voor zijn rekening genomen, waar alle piloten hun voordeel uit hebben gehaald.

De sfeer en samenwerking waren 100%. Op enkele min-puntjes na kijken we tevreden terug op een geslaagde uitstap.

Donderdag 10 mei kregen we aanvankelijk slechte meteo-berichten binnen.

Onverwacht bleek dat rond 10.00 uur het weer op onze route naar Reims en verder naar Nuits-

Geert Lemmens

Inhoud



1. Bij de cover:
Een net gerestaureerde Bearcat op het vliegveld van Darois (Fr) tijdens het Nuits-Saint-Georges verblijf van 2007.
2. Woord van de voorzitter
2. Nuits-St.-Georges 2007
3. Sanicole Airshow
- 4 - 5. De geschiedenis van het vliegveld Deel 2 (Wordt vervolgd...)
- 6 - 7. KGAI to KTEB
8. Wist U dat? - Meester Jan - Juul is verhuisd...
9. Agenda 2007 - Tankplatform
10. OPS corner, Overeenkomst Kleine Brogel - Allerlei

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



Airshow 2007

Op zondag 22 juli staat ons jaarlijkse toevenement weer op het programma, namelijk onze jaarlijkse vliegshow. Voor zij die de tel zijn kwijt geraakt, al voor de 31e keer.

Wat brengt nu het programma op 22 juli? We krijgen verschillende formaties te zien met als primeur het Zwitserse PC-7 team. Dit betekent de allereerste deelname van de Zwitserse Luchtmacht ooit in onze show.

Naast de Zwitserse patrouille komen ook de Jordaanse (Royal Jordanian Falcons) en Portugese (Asas de Portugal) nationale teams terug naar Hechtel. Terug van weggeweest is ook het helikopterteam van de Engelse Luchtmacht, The Blue Eagles dat voor de laatste maal bij ons was in de



HET BELANG VAN LIMBURG

PRESENTEERT

31^e Sanicole International Airshow



22 juli 2007

Hechtel
Belgium

www.sanicole.com

HET BELANG VAN LIMBURG

WIN FOR LIFE

ROYAL AIR FORCE

ASAS DE PORTUGAL

THE BLUE EAGLES

PEPSI

Voordat ik het programma van dit jaar toelicht wil ik het belang van onze show nog eens even in de verf zetten. Onze club organiseert de enige burgerluchtvaartshow in ons land, wat op zich al heel uniek is. Onze show is hét evenement bij uitstek om nieuwe leden en geïnteresseerde piloten in spe te recruteren. Bij geen enkele open-deur dag of andere actie is het potentieel zo groot als op onze airshow. Deze nieuwe leden zijn essentieel voor het voortbestaan van onze club.

jaren '90. Tot slot is er nog het Red Bull Harvard duo dat voor de eerste keer te gast is.

Straaljagers mogen uiteraard niet ontbreken op onze show en ook hier hebben we een primeur voor Sanicole en wel met de Spaanse F-18. Daarnaast zullen ook de Belgische F-16 en Fouga en de Franse Alphajet deelnemen. Van de Engelse luchtmacht krijgen we verder de Tutor en de Tucano, de twee opleidingstoestellen

van de Royal Air Force. Ook de Nederlandse Luchtmacht zal met haar opleidingsvliegtuig, de PC-7 present zijn. De Belgische luchtmacht maakt haar deelname compleet met de Seaking.

Fanaten van historische vliegtuigen zullen een topjaar beleven met een deelname in vlucht van de Spitfire, T-28 Fennec, Havilland Devon, T-6 Harvard en we doen ook nog ons uiterste best om de B-25 Mitchel hieraan toe te voegen. Dan hebben we nog een drietal burgerdeelnemers van wereldniveau. Eerst het Engelse wing-walkers team Guinot waarbij twee lieflijke jonge dames op de vleugel van een Boeing Stearman adembenemende kunsten zullen uitvoeren. Verder is er de Britse acro-kampioen Will Curtis die op zijn Sukhoi 26 zal laten zien waarom hij wel degelijk de beste is. En tot slot de subtiel acrobatische Swift-zwever van Mike Newman, de Britse zweefvliegkampioen.

Van eigen bodem is er de zeer indrukwekkende Boeing 737 van JetairFly die enkele fly-passes zal komen maken. Verder krijgen we ook nieuw nationaal talent met het formatieteam The Victors en de Extra 300 van Gerrit Nijs.

Wat de organisatie van onze show betreft zijn er ook verschillende belangrijke aanpassingen, maar daarover krijgt u zeer spoedig alle nodige info in de bus! We hopen opnieuw op jullie fanatieke steun en hulp om ook deze show weer te doen slagen.

Tot dan!

Geoffrey Buekenberghs

De beknopte geschiedenis van het vliegveld van het Kamp van Beverlo (deel 2)

Het veld situeert zich op 2,5 Km ten oosten van het station van Leopoldsborg, 22 Km ten noorden van Hasselt in het uiterste westen van Hechtel, op het militair oefenterrein.

In die tijd stond langs de Kamperbaan een betonnen loods van 66 bij 22 meter, 4,70 meter hoog met poorten van 20,80 meter breedte. Ernaast waren er nog twee kleinere loodsen van het type "Bessoneau" te vinden die beiden 20 bij 18 meter groot waren. Een vaste herstelplaats voor vliegtuigen was er niet.

Het landingsterrein, met gras als ondergrond, was 500 meter lang en 200 meter breed. De piloten werd aangeraden zoveel mogelijk in het midden van het terrein te landen en op te stijgen, omdat de rest te wrakkig (gammel, in slechte staat, moerassig?) was.



De "6" van toen ...



Koning Alber I temidden zijn troepen na het beëindigen van een oefening. De watertoren op de achtergrond toen behoort nog steeds tot het landschap.

Tijdens de oefeningen voor het droppen van oefenbommen, die de luchtmachteenheden er regelmatig hielden, was er wel een herstellingsdienst aanwezig.

Deze periodes waren ook de uitgelezen momenten van Koning Albert I om zich met zijn eigen vliegtuig naar het Kamp te verplaatsen om er de oefeningen van zijn meest geliefkoosde legeronderdeel bij te wonen.

Een krantenartikel uit de jaren 20 leert ons dat zijne Majesteit op een 28ste maart, tijdens de kampperiode van het tweede Regiment, onder het bevel van Generaal-Majoor Gillieaux, zich de synchronisatie van de mitrailleurs, op punt gesteld door Luitenant Stellingwerff, liet uitleggen om nadien getuige te zijn van de schietoefeningen in de Hechtelse duinen. Na de schouwing van de brigade besloot hij zijn toespraak met volgende woorden: "Ik druk mijn vertrouwen uit.



Koning Albert aan boord van zijn toestel net voor het opstijgen te Beverloo.

Later bleven de activiteiten verder gaan, zij het dan op een zeer laag pitje. Regelmatig kwamen de vliegeenheden hier op oefening maar om te spreken over een permanent gebruik van het veld waren de vliegactiviteiten te beperkt en te onregelmatig. Via berichtgeving uit respectievelijk Nieuw Limburg Nr 59 van 20 oktober 1934 en Het Belang van Limburg van 16 maart 1938, die ik terugvond in de archieven van de Heemkundige kring Leopoldsborg en in deze van het Museum van het Kamp van Beverloo, vernemen wij twee dodelijke ongevallen met toestellen van de vliegbasis Bierset.

Het eerste tijdens een nachtelijke verkenningsvlucht boven verlichte schietschijven een tweede tijdens een oefenvlucht ten noordoosten van het vliegveld.



Militair "vliegmaatschap" en bemanning...

IJSELIJKE Vliegtuigramp te Leopoldsborg - Twee Doden

"Dinsdagvoormiddag rond 11.30 u deed een eskadrille bombardementsvliegtuigen tussen de Hechtelse steenweg en Barak I een oefenvlucht.

Op zeker ogenblik maakte één der vliegtuigen een verdachte beweging, draaide even rond en schoot toen recht met de kop naar beneden.

Toen het in aanraking kwam met de grond, schoot het vliegtuig in brand.

Beide inzittenden verkoolden. Het waren Kommandant Bessin, piloot en Adjudant Gelin, bomwerper, beiden van het 9e eskadrille, basis van Bierset.

In de namiddag te 4 uur, stapten de militaire overheid, het parket van Hasselt en Kolonel-bevelhebber van Bierset ter plaatse af. Een onderzoek naar de oorzaak van dit ongeval werd ingesteld.

Naar later ingewonnen berichten kunnen we medelen dat Kommandant Bessin gehuwd was en vader van 1 kind was.

Het eskadrille was pas maandag te Bierset toegekomen.

De lijken van de ongelukkige slachtoffers werden naar het militair Hospitaal te Leopoldsborg overgebracht.

Naar verluidt zouden de beide inzittenden vermoedelijk dood zijn geweest, alvorens hun vliegtuig de grond raakte. Zij werden in normale houding in het vernielde vliegtuig teruggevonden."

Het was in de nabijheid van dit gebouw dat het toestel van Kommandant Bessin neerstortte ...



Generaal Ruetten, één van de toenmalige grote chefs op bezoek bij de troepen...



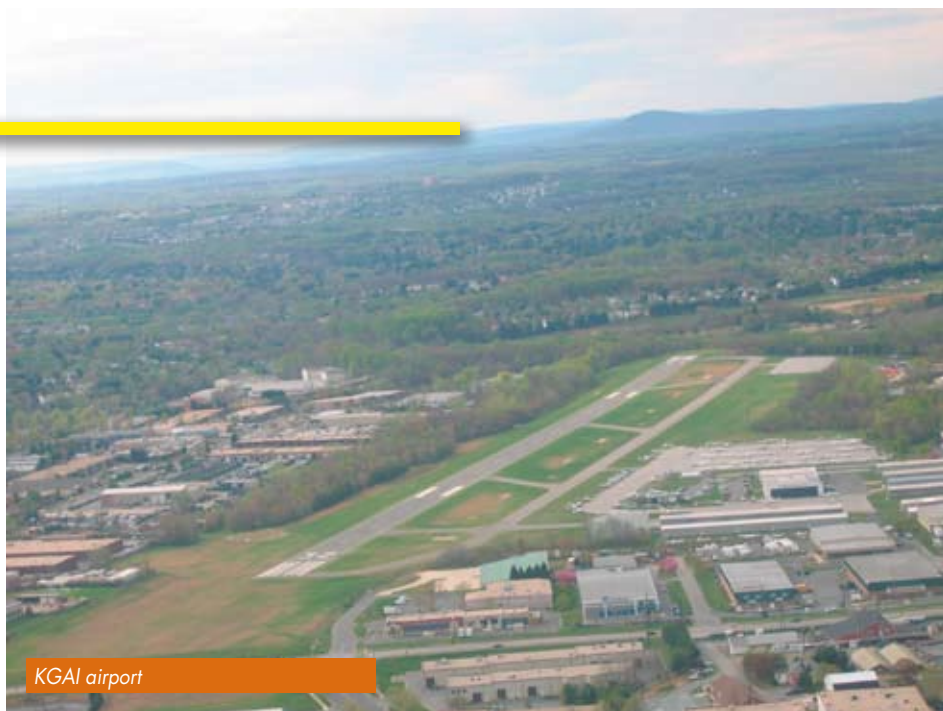
Berichtgeving uit:
Het Belang van Limburg 16 maart 1938
Uit het archief van de Heemkundige Kring Leopoldsborg.

F. Bensch

(wordt vervolgd)

KGAI to KTEB

Het is ondertussen al meer dan een jaar geleden sinds ik België verliet om tijdelijk in de USA te gaan wonen en werken. Tot mijn grote spijt moest ik ook Sanicole achterlaten maar wat vliegen betrof, vertrok ik naar het 'beloofde land'.



KGAI airport

Het vliegveld heeft geen verkeerstoren maar ligt sinds 9/11 wel in een speciaal luchtruim, de ADIZ (Air Defense Identification Zone). Dit komt in de praktijk erop neer dat geen enkel vliegtuig dit luchtruim in of uit mag zonder vluchtplan en vooraleer het een transponder code toegewezen heeft gekregen. Voor ons op KGAI wil dit zeggen dat we eerst contact opnemen met Potomac Clearance (die ons de squawk geeft) vooraleer op te stijgen en de ADIZ te verlaten. IFR verkeer moet sowieso al een clearance vragen voor vertrek.

Vermits ik al redelijk wat ervaring had opgedaan in België en omstreken was de opleiding tot PPL vrij snel voorbij. Nadat ik de plaatselijke procedures onder de knie had, moest ik enkel nog een lange cross country vlucht doen en 3 uur nacht-vliegen met minstens 10 landingen. Wat me direct opviel is de vriendelijkheid waarmee controllers je binnenhalen op drukke luchthavens zoals KBWI (Baltimore). Echt een verademing, zeker als je bedenkt dat ik hier mijn 10 nachtelijke touch & go's uitgevoerd heb tussen al het andere verkeer (EBBR kan er een lesje van leren). Vooraleer je de checkride begint met de examiner, legt die je wel eerst ongeveer twee uur op de rooster om je theoretische kennis te testen. Om een lang verhaal kort te maken, de checkride stelde geen problemen en even later kwam mijn vers (en gratis) FAA PPL brevet toe in de post.

Hierna besloot ik om mijn instrument rating (IRA) te halen. Voor deze rating moet je minstens 50 uur PIC hebben en 40 uur gevlogen hebben onder IMC of simulated IMC. Vermits ze op de school een FRASCA simulator hadden, kon ik wat geld besparen door verschillende uren hierop te 'vliegen'. Mijn instructeur had een strak schema en bijgevolg doorliepen we de volgende stappen: basic instrument skills, use of navigation systems (NDB, VOR, DME, GPS), holding procedures en uiteindelijk approaches. Al deze vluchten werden vanzelfsprekend uitgevoerd met

het dragen van 'foggles' (funny goggles) door mezelf waarbij ik enkel het instrumentenpaneel kon zien.

Na het aanleren van alle basistechnieken, werd het tijd om mij eens 'te moeien' met de grote jongens. Op naar KBWI dus. IFR navigatie in airways stelt op zich niet zoveel voor maar de stress bij approaches is toch aanzienlijk. Er wordt opeens van alles van je verwacht en de drukbezette controllers zijn echt niet van plan om je hand vast te houden. Maar na enkele uren lukte het om vrij vlot met het andere verkeer mee te doen.

Om de opleiding af te ronden moet je een cross country vlucht maken die in het totaal de 250 NM overschrijdt en waarbij je teminste drie verschillende approaches moet uitvoeren op 3 verschillende vliegvelden. Om het een beetje avontuurlijk te maken, besloot ik (en mijn instructeur als safety pilot) om dwars door een van de drukste vliegzones in de USA naar een druk internationaal vliegveld te trekken, Teterboro, NJ (KTEB). Dit vliegveld ligt vlakbij New York en is het drukste zakenvliegveld van deze regio. Mijn geplande heenroute zou ons via Baltimore en Philadelphia naar KTEB leiden.

Wanneer je een IFR vliegplan indient, stel je een route voor maar het is lang niet zeker of je die ook krijgt. Alles hangt af van het verkeer. Wonderbaarlijk kregen we toch de route die we gepland hadden. Rustig cruisen op 7000 ft MSL met een ground speed van 140 kts en af en toe door een wolkje vliegen, is schitterend. Niet dat ik er veel van gezien heb, want ik had de hele tijd die foggles op wat mijn wereld beperkte tot de 50 cm voor mij. Toen we dichtbij KTEB kwamen, kregen we vectors voor de ILS RWY 06 approach, ook hetgene waar we achter gevraagd hadden!

Op Sanicole had ik, dankzij Geert, al een tijdje geleden mijn PPL behaald. Vermits ik toch voor lange tijd in de USA zou verblijven, besloot ik om hier geen gelijkstelling aan te vragen maar voor een volledig afzonderlijk FAA PPL brevet te gaan. Na ongeveer drie (!) maanden bezig te zijn geweest met papierwerk, mocht ik eindelijk aan mijn opleiding beginnen. Nu ja, sinds de aanslagen van 9/11 verloopt hier alles wat stroef en vermits ik een buitenlander ben die in Washington DC ging wonen en daarbovenop ook nog eens vlieglessen wou nemen, kon ik het hun niet kwalijk nemen. De school die ik uitgekozen had, lag ten noorden van Washington DC dichtbij het stadje Gaithersburg (KGAI in Maryland). Met een vloot van C-172's, C-182's en een Piper Seminole (allemaal IFR uitgerust) was er keuze genoeg (<http://www.montgomeryaviation.aero/>).

benodigdheden voor de vlucht



Het enige wat we moesten doen was 120 kts aanhouden tot 'very short final' vermits er een zakenjet achter ons zat. Bovendien ligt Newark International vlakbij KTEB en moesten we zo snel mogelijk door hun aanvliegroute om zo weinig mogelijk 'hinder' te veroorzaken.

De landing verliep zijdezacht en we taxiden naar de FBO. Nadat we uitgestapt waren, kreeg ons toestel (C-172Q, N911AT) zelfs een heuse pushback en werd onze (enige) tas naar de terminal gebracht door de groundcrew!

Na het papierwerk afgehandeld te hebben en in een plaatselijk restaurantje een vette NY strip steak gegeten te hebben, was ons vliegtuig volgetankt en konden we terug vertrekken. Opnieuw een vluchtplan indienen dus (1-800-WX-BRIEF).

Ondertussen was de zon onder gegaan. Na contact met NY clearance was het duidelijk dat we deze keer wat minder geluk hadden. Het luchtruim was drukbezet en daardoor was heel onze route overhoop gegoooid. We kregen een departure procedure (Teterboro five departure.lanna transition) en dan een heleboel airways tot aan KLNS (Lancaster airport, PA), van daaruit rechtstreeks naar KGAI en slechts 4000 ft MSL. Na de taxi clearance bewogen we ons langzaam voort om toch wat te genieten van al de lichtjes en de andere toestellen.

We waren nummer 5 voor take-off en we waren de enige Cessna in een reeks Learjets, Beechcrafts and Gulfstreams. Na ongeveer 20 minuten door elkaar geschud te zijn op de taxiway door de jet voor ons, kregen we toestemming voor take-off. Al vrij snel na take-off bleek dat we de departure procedure ook mochten vergeten want we kregen vectors om zo snel mogelijk hun luchtruim te verlaten.

Daarna doken we de zwarte nacht in en nam de GPS de navigatie over. Na ongeveer een uur kwamen we aan in KLNS waar we de toestemming kregen om een GPS approach uit te voeren (onze tweede approach van de avond). Na de nadering met ongeveer 25 kts crosswind, vlogen we de missed approach en kregen we toestemming om met behulp van onze GPS direct naar KGAI te vliegen.

Na ongeveer anderhalf uur met rust gelaten te zijn, arriveerden we boven de initial approach fix (IAF) voor de VOR approach voor RWY 14 in KGAI. Deze procedure kende ik al bijna uit mijn hoofd dus stonden we vrij snel aan de grond. Ondertussen was het middernacht geworden en na 5 uur vliegen was ik toch wel uitgeput. Het was een geslaagde vlucht die mij veel geleerd heeft.

Nu de IFR checkride nog...

New York onder onze vleugel



Andere gasten op KTEB



Wist u dat ...

- ons aller Celine (moeder van Nicole) in april 80 jaar is geworden,
- de redactie haar (namens alle leden) nog vele gezonde jaren toewenst,
- we Celine nog graag vele jaren achter en voor de toog hopen te mogen ontmoeten,



- Cleo er ook een jaartje bij deed en zijn totaal opdreef tot maar liefst 85,
- lang zal hij leven in de gloria. Hip Hip Hoeraaaaaa.
- wij hem toch met aandrang vragen niet te veel achter de toog te komen, er voor is geen probleem,



- wij ook Georgette en Piet moeten feliciteren naar aanleiding van hun Gouden bruiloft,
- Hans en Tharamud in het huwelijksbootje stapten en zij daarvoor al onze gelukwensen krijgen,
- de opendeurdag (eetdag, pastadag) ook dit jaar een succes was ondanks het merklijk minder aantal deelnemers,
- het goede weer er voor gezorgd heeft dat vele eters langer op het vliegveld aanwezig waren, wat zorgde voor een gezellige drukte,
- de deelname aan de doellandingen beperkt bleef tot slechts 6 deelnemers,
- dit de Jochen Kenens Trofee onvoldoende eer aandoet,
- Henny Joosten voor de tweede maal deze trofee heeft gewonnen,
- er aan getwijfeld wordt dat deze activiteit op deze wijze moet worden voortgezet,
- goede ideeën uit de club hiervoor altijd welkom zijn,
- het invullen van de resterende vlieruren in de vliegboeken nog altijd onvoldoende compleet geschiedt,
- dit een gebrevetteerde piloot onwaardig moet zijn,

- het tankstation inmiddels, ondanks de nodige tegenslag, zijn voltooiing nadert,
- de weergoden ons de afgelopen periode zeer goed gezind waren,
- hopelijk ook de komende maanden veel VFR-omstandigheden te verwachten zijn,
- het per post verzenden van de Fly Over in Nederland bijna € 2,- kost,
- clubleden toch eigenlijk regelmatig in het clubhuis worden verwacht,
- dit zeker geldt voor de "vliegende" leden,
- het dan voor de hand ligt om op de voorkomende momenten zelf de Fly-Over in het clubhuis op te pikken,
- de club op deze wijze heel veel geld bespaart ($4 \times \pm € 2,- \times \pm 50 \text{ NL-leden} = \pm € 400,- \text{ p/j}$),
- dit uiteraard ook van toepassing is voor Belgische leden ($4 \times \pm € 1,- \times \pm 75 = \pm € 300,- \text{ p/j}$),
- de leden elkaar op deze wijze wellicht vaker ontmoeten.
- dit dan ook nog kan bijdragen aan een toename van "het clubgevoel",
- een klein deel van de bespaarde € tot een consumptie van de club kan leiden,
- we de uitgiftedata van de Fly-Over zo misschien tot een gezellig "club-event" kunnen gaan bestempelen.
- we er weer enkele "solisten" bijgekregen hebben.

Hans van Herwijnen
Jan Pauwels
Koen Staut
Proficiat en nog veel goede landingen.

DE JUUL, Jules, Julien, We zullen hem missen!!!!

De Juul is weg. Verhuisd naar de Vlaanders. Allez, terug vanwaar hij gekomen is. Ja inderdaad. Zo heel plots zonder veel commentaar: Weg! Dag Kamp, dag Sanicole, dag iedereen en dag alles. Zo in alle stilte, zonder aan iemand iets te zeggen. Gelukkig vallen nu de bladeren nog niet... Celineke zit te treuren in een hoekske en Francis loopt verloren alhoewel die gezegd heeft: "Ik zal is iets zegge zè: dat um goe oepast want ik weet het ien en tander van hum en ik zal da ok vertelle ok, zet ma zeker". Grapje Juul, grapje. Beste Juul langs deze weg willen we je allemaal bedanken voor alles wat je voor de club en ons gedaan hebt. Vanzelfsprekend wensen we je ook het allerbeste toe voor de toekomst en wij hopen jou vroeg of laat en liever vroeg dan laat, te kunnen verwelkomen in de club. "De Lemmens", die nu vrij alle "gerief" mee naar Frankrijk kan nemen, heeft al beloofd dat hij je dan zeker niet zal vragen om het gras af te rijden en van Nicole moogt ge dan (één) pint(en) drinken. Het gaat je goed kerel, bedankt en tot ziens.

Van gans Sanicole

Wie zich geroepen voelt om de taken van Juul gedeeltelijk of in hun geheel over te nemen wordt vriendelijk verzocht zich kenbaar te maken, want ook in de toekomst zullen deze onderhoudswerkzaamheden moeten uitgevoerd worden.

Foto-impressie werkdag ...



Jong geleerd... "Meester" Jan vraagt (en krijgt) alle aandacht...



Meester Jan zet zijn missie verder met "de boodschap". En natuurlijk is de ganse groep vol aandacht voor zijn boeiend verhaal. Vooral wanneer buiten de theorie aan de praktijk wordt getoetst...

Sanicole AGENDA 2007

23 juni 2007 en 24 juni 2007

Vliegveld gesloten (Opendeurdagen Kamp van Beverlo)

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

Vliegveld gesloten tot 17.00 u. (Militaire oefening)

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

Vliegveld gesloten 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.

Gevraagd

Indien u op zolder, in een stoffige doos of achter in een kast nog luchtvaartboeken, oude vliegtuigonderdelen of luchtvaartartikelen hebt, waar u niets meer mee doet, kunt u ze op de club afgeven. Wij decoreren er het gebouw in Bantheville mee. Als u er nog niet definitief afstand van wilt doen, mag u ze ook van uw naam voorzien en in bruikleen geven.

Geert

Tankplatform en Pompinstallatie

Door administratief oponthoud zijn wij met de nodige vertraging begonnen aan de werkzaamheden.

Dit heeft tot veel ongemak geleid. De brandstofleverancier kon geen AVGAS 100LL leveren in de oude tanks en al snel zaten we zonder benzine. De aeroclubs Keiheuvel en Kiewit hebben ons een bijzondere dienst bewezen door ons te voorzien van brandstof. Ondertussen is de pomp aangesloten en is het tankplatform aangelegd. Nog enkel kleine werkjes en we kunnen de tank begin juni in dienst nemen. Iedereen die aan de



realisatie van de nieuwe pomp / tankplatform heeft meegewerkt, willen wij alvast bedanken.

Het Bestuur.



*Vele "P"s zijn belangrijk in bedrijven. Die vragen vaak een aparte aanpak en begeleiding. Denk aan **P**rocessen, **P**eople, **P**roject Management, **P**roductiviteit, **P**rocedures... Al deze **P**'s kaderen in een globale bedrijfsdoelstelling die rentabiliteit, professionaliteit en kwaliteit beoogt. Via een externe neutrale visie kan de werking van een bedrijf, een afdeling of een proces vaak sterk verbeterd worden. Die visie hebben wij in het verleden opgebouwd vanuit een brede ervaring en stellen wij graag ter beschikking van onze klanten. Een vrijblijvend en informeel gesprek kan vast een stuk duidelijkheid bieden rond de mogelijkheden die we als consultancy-bedrijf kunnen aanbieden...*

CONSULTANCY

Productivity
People
Project Management
Performance
Process optimization
Procedures



Paul Paeleman
Senior consultant

Sint-Bavostraat 7
B-2360 Oud-Turnhout Belgium

Phone: +32 (14) 45 10 63

Mobile: +32 476 89 30 72

ppaeleman@adv-IP.com

OPS-corner:

Overeenkomst Sanicole – Kleine Brogel

Iedere dag moet de havenmeester voor de eerste vlucht van de dag telefonisch contact opnemen met de dienstdoende controleur in de toren van Kleine Brogel.

Vic Mardaga, heeft namens het bestuur van de club deze verklarende tekst geschreven waarin de werkwijze binnen de CTR van Kleine Brogel uiteengezet wordt.

Deze toestellen moeten, indien nodig, 24 uur op 24, op enkele minuten tijd kunnen opstijgen om politionele taken uit te voeren. De meest voorkomende opdrachten zijn "identificaties" van (burger of militaire) toestellen die hetzij zonder geldige toelating (Diplomatische toelating), zonder geldig vluchtplan, of zonder radioverbinding het Belgisch luchtruim doorkruisen. Ook voor assistentie bij noodsituaties kunnen de F-16 de lucht worden ingestuurd.

Vanaf nu, en gedurende meerdere maanden is deze taak aan Kleine Brogel toevertrouwd, omdat in Florennes werken aan de landingsbaan bezig zijn.

Gevolgen voor de vluchten vanaf Sanicole:

1. Weekdagen, tijdens de openingsuren van Kleine Brogel.

- geen verandering, nl: bewegingen op de grond in Sanicole: 125,52MHz. (Het is aangeraden, alvorens op te stijgen de toren even te bellen)
- na het opstijgen: contacteer KB Approach op 122,5MHz, blijf onder 700ft QNH, tot U de CTR verlaten hebt.
- buiten de CTR van KB, contacteer Brls Info 126,9MHz.

- Indien er een "Scramble" is, zal Brls Info dit melden, en moet U tijdelijk de CTR van KB vermijden.
- Bent U in de CTR, dan krijgt U het bericht van KB Appr. en moet U de CTR ONMIDDELIJK verlaten, hetzij ONMIDDELIJK landen (Kies de snelste oplossing).

2. Weekends, verlofdagen en buiten de openingsuren van KB.

- In het circuit: op 125,52MHz zal U worden gewaarschuwd door de verantwoordelijke van Sanicole, nadat die door de Toren van KB werd geïnformeerd over de "Scramble". "Aan alle vliegtuigen ONMIDDELIJK landen wegens scramble QRA in KB".
- Buiten het circuit, ook in de werksectoren moet U steeds wederzijds contact hebben met Brls Info, zodat deze U kan bereiken/informerende ingeval van "Scramble".
- Blijf buiten de CTR, of verlaat deze ASAP.

3. Belangrijk:

Snelle en correcte acties zijn van groot belang. Elke fout of hinder voor de QRA scramble kan ernstige beperking van de vliegmogelijkheden in Sanicole tot gevolg hebben.

VM

Allerlei:

Havenmeesters

De lijst van waarnemende havenmeesters is uitgebreid met Jan Gielkens.

De actuele lijst is nu als volgt samengesteld:

Geert Lemmens	Rudy Vervecken
André Geenen	Jan Gielkens
Nicole Plees	Leon Baor
Ron Lambriex	Piet Tamborijn
Tom van Genechten	Jan Gielkens

Email-adressen

Nog steeds beschikken wij niet over alle E-mail adressen. Zendt U een proforma mailtje naar nicole@Sanicole.com dan hebben wij dat wel.

Uitbreiding beschikbare vliegtuigen

Cessna 182 OO - FJZ

Het vliegtuig kan door clubleden gebruikt worden. Voor de gebruiksvoorwaarden neemt u contact op met Geert Lemmens.

Weetjes ...

Het landingsgeld te EBST is verhoogd van 7,50 Euro naar 12,50 Euro.

EBAW GND is veranderd van 121.8 naar 121.9

De inspectie Verkeer en Waterstaat (Nederland) middels een AIC-V 03/07 laat weten dat sinds 12 april 2007 nieuwe maatregelen van kracht zijn voor het luchtverkeer in het luchtruim Maastricht inzake klaring en radio verplicht voor alle VFR luchtverkeer.

Maastricht TMA 1 en 2 (1500 ft AMSL - FLO95) krijgen luchtruim klasse D in plaats van E. De ondergrens van Maastricht TMA 2 wordt 1500 ft AMSL in plaats van 2000 Ft AMSL.

Iedereen kan deze nieuwe AIC-V 03/07 raadplegen in het clubhuis of via internet.

Verdeling Fly-Over

Vanaf nu zullen jullie per e-mail op de hoogte gebracht worden van het ter beschikking zijn van

Fly-Over in de club. Vraag bij je volgend bezoek dan ook spontaan jouw exemplaar. Deze werkwijze zou moeten leiden tot een aanzienlijke besparing in verzendingskosten.

SANICOLE CLUBRALLY

De laatste jaren is de belangstelling voor de clubrally enorm afgenomen. Nochtans hebben Paul en zijn team al het mogelijke gedaan om er iets leuks en spannends van te maken. Daarom deze oproep:

Wil je dat deze activiteit plaats vindt in september? Schrijf je team dan in, **ten laatste één week voor de airshow**. Hoe doe je dat? Naast de trap, hangt een lijst, vul deze in. Wanneer we aan een aanvaardbaar aantal inschrijvingen komen (15 minimum). Dan gaan we ermee door. Anders zullen wij, alvast dit jaar, deze activiteit van de kalender schrappen en zoeken naar een alternatief (nieuwe formule) voor volgend jaar.

Alle ideeën en of voorstellen zijn welkom...



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.

Coach 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



- 50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS
- IMPORT- EXPORT INSPECTIONS
- THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER
- DIAMOND SERVICE CENTER
- FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES
- OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES
- HANGAR & OFFICE RENTAL

WWW.STYL AVIATION.COM
AIRCRAFT MAINTENANCE

STYL AVIATION • LUCHTHAVENLEI 1, P.B. 34 • ANTWERP AIRPORT, 2100 DEURNE • BELGIUM
+32(0)3 322 75 22 • INFO@STYLAVIATION.COM • WWW.STYLAVIATION.COM



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

