

FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr

20

Vijfde jaargang
September 2007



Woordje van de voorzitter...

Beste clubleden,

De zomer zit er weer op... gelukkig hebben jullie allerlei tripjes ondernomen om het slechte weer wat te ontlopen. Legendarische verhalen over mooie uitstapjes zijn dan ook legio. En te midden van al dat slechte weer hebben we een gelukkige dag gehad bij de vliegshow. De buien kwamen immers toen de toeschouwers al lang genoten hadden. Jullie hebben samen ons talrijk opgekomen publiek een heerlijke dag gegeven. Intern constructief evalueren en aanbevelingen doen, kan helpen om zo mogelijk nog beter te worden. De zomer maakte ons ook nieuwsgierig over de nieuwkomers: de zelfbouwtoestellen die zo kundig in mekaar geknutseld werden door onder meer Karel, Paul en Wim. Veel zorg werd erin gesteed en als de vloot volledig klaar is kijken we weer uit naar het vliegplezier.

Misschien dat we een mooie herfst en winter krijgen voor onze hobby? We gunnen het jullie en onszelf van harte. De rally is voorbij en dat was een ideale gelegenheid om al de nieuwe en enthousiaste clubleden nog meer te integreren al lijkt de laatste lichte nieuwkomers een voorbeeld op dat vlak.

Op één dag twee dopen hebben en een derde op komst, die we tegoe houden, is luxe. We hadden het nooit eerder gezien dat iemand in duikuniform zich voor de ceremonie aangemeld heeft... Kortom er zit genoeg leven in onze club om uitstraling te geven aan onze grote hobby en daardoor ook een grotere en belangrijker familie te worden. Onze gemeente is alleszins fier op ons. Dat is een compliment voor u allen! Trouwens welke club heeft zo'n leuk blad als de Fly-Over.

Nicole Plees

Lidgeld / persoonlijke verzekering voor 2008

Wij vragen alle leden om het lidgeld en persoonlijke verzekering voor 15 december 2007 te betalen, zodat alles dit jaar nog administratief verwerkt kan worden.

Lidgeld	Euro 220,-
Lidgeld vliegtuigeigenaar	Euro 255,-
Lidgeld steunend lid	vanaf 75,-
Lidgeld steunend lid /vliegtuigeigenaar	vanaf 125,-

Persoonlijke verzekering Euro 30,-
Vliegtuigen toebehorende aan of ter beschikking van de AC Sanicole V.Z.W.

Persoonlijke verzekering Euro 42,-
Alle Belgische en / of buitenlandse geïmmatriculeerde vliegtuigen

Persoonlijke verzekering Euro 110,-
Alle Belgische geïmmatriculeerde vliegtuigen en ULM's

form en koolstoffilter, de aansluiting tussen beide filters en de aansluiting naar het opvangbekken zijn gemaakt.

Nu resten nog het pompeiland, een camera, registratiesysteem en de finale keuring. We overwegen nog om aan de oostkant van de tankinstallatie een zandwal te maken, zodat de inrij vanaf de Kamperbaan niet meer mogelijk is.

Openingstijden Sanicole

De openingstijden zijn als aangegeven in onderstaand schema. Indien een piloot absoluut vroeger moet vertrekken, bijv. onderhoud vliegtuig, examen afleggen, vakantievlucht e.d. kan men de zondag van te voren een regeling treffen met Nicole.

Dat houdt ook in dat men de gemaakte afspraak tijdig afbelt als de vlucht om één of andere reden niet doorgaat.

	1 april t/m 30 september	1 oktober t/m 31 maart
Maandag	10.30 - Sunset	12.00 - Sunset
Dinsdag	10.30 - Sunset	gesloten
Woensdag	gesloten	gesloten
Donderdag	09.00 - Sunset	09.00 - Sunset
Vrijdag	12.00 - 20.00	12.00 - 18.00
Zaterdag	09.00 - Sunset	09.00 - Sunset
Zondag	09.00 - Sunset	09.00 - Sunset

Betalingen

Contant in het clubhuis
KBC Beringen 735-1163135-93
ABN - AMRO Valkenswaard
41 35 15 419
BTW nr. 407.922.513

Tankplatform

Het tankplatform is ongeveer klaar. Donderdag 30 augustus zijn de koolstof- en oliefilter ingegraven. De aansluitingen tussen plat-

Inhoud



1. Bij de cover:
Wim Marchal in zijn brandnew pas afgewerkte Glasair.
2. Woord van de voorzitter
Lidgeld - Tankplatform - Agenda
3. Reisverslag Abbeville...
- 4 - 5. De geschiedenis van het vliegveld
Deel 3
- 6 - 7. Sanicole Aishow 2007
8. Wist U dat?
8. OPS corner
- 9 - 10. Amerikaanse gelijkstelling

Redactie:

Francis Bensch, Paul Paeleman, Cees van den Hoek,
Rob van Espen, 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



Karel Vranken met zijn nieuw gebouwde "Europa" boven Venetië...

AGENDA 2007

06 oktober 2007 (09u00 - 14u30)
Werkdag

13 oktober 2007
Helfersfeest Airshow

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

Het Bestuur

Une baguette jambon/fromage s.v.p.



Maandag, 13 augustus.

Vrije dag, prima weer met mooie stapelwolken en goede meteovooruitzichten.

Dus prima vliegweer. Rob en ik wilden wel eens wat verder dan het bekende rondje om de kerk en omdat hij zich van vele jaren geleden herinnerde in Noord Frankrijk een leuk veld bij Abbeville te hebben bezocht, besloten we om daar maar eens een lekker stokbroodje te gaan halen.



Vluchtplan opgesteld, EBLE – BUN – Willebroek – EBKT – BNE – ABB – LFOI (Abbeville) en doorgebeld naar Brussel. De Piper buitengezet, getankt, gebruikelijke controle's uitgevoerd en omstreeks 11:30 konden we ons melden bij Brogel Approach. Zij waren uiterst bereid om ons vliegplan te activeren en vervolgens bij het verlaten van de Brogel TMA schakelden we over naar Brussels Info.

Na BUN even zorgvuldig de "corridor" tussen Brussel en Antwerpen passeren (hierbij is elke extra vorm van GPS-ondersteuning toch wel bijzonder gemakkelijk. In ons geval gebruikten we Pocket FMS) en vervolgens "direct to" Kortrijk. Onderweg regelmatig berichten van Brussel over ander verkeer (sharp lookout for other traffic). Het was blijkbaar ook anderen opgevallen dat het een té mooie dag was om thuis te blijven. Over het veld van EBKT met een kleine omweg (om de zone's bij Lille te vermijden) door naar BNE. Bij de FIR nadering over van Brussels Info naar Lille Info en daarbij even wennen aan de overvloed van Franse gesprekken over de radio (wij werden overigens uitstekend in het Engels te woord gestaan) en vervolgens pal zuid naar ABB. Onze radio-oproep naar Abbeville Radio werd niet beantwoord, dus maar overhead om de runway in use te vinden (met de aanwezige wind was er eigenlijk weinig keus, maar zekerheid voor alles!) en via het circuit op 1000 ft AGL naar de baan.

LFOI is een uitgestrekt veld met een prima asfaltbaan. Rondom graast een kudde schapen over het gras. Wanneer er een vliegtuig in de nadering zit, zorgt de schaapherder met zijn twee honden ervoor, dat alle schapen zich verhouden van de runway en er veilig kan worden geland.

Als het toestel op de parking staat, verspreiden de schapen zich weer in alle richtingen en gaan onverstoord verder met hun dagelijkse maaltijd.

De geplande vliegduur was 1 uur 35 minuten, maar door de sterke tegenwind op 1500 tot 2000 ft bleken we toch ruim 2 uur te hebben gevlogen. De havenmeester was bereid om ons vluchtplan af te melden en we betaalden 6 Euro landingsgeld.

Tijd voor een kop koffie en een lekkere sandwich. Deze bleek in het clubhuis dus te bestaan uit een complete baguette met brie en ham. We hadden weliswaar inmiddels gezonde honger gekregen, maar in verband met de W&B van de terugvlucht was het eigenlijk niet verantwoord om deze helemaal op te eten.

Nadat we ook nog wat foto's van het veld hadden genomen hielp de havenmeester ons met tanken en zorgde vervolgens voor het aanmelden van het vluchtplan. We besloten om eenzelfde route aan te houden, waarbij de nu gunstige windrichting ons na circa 1:40 terugbracht op Sanicole.

Al bij al een prachtige dag die uitnodigt om vaker dergelijke vluchten te maken. Vooral de mogelijkheid om vanaf 2000 ft eens rustig een nieuwe omgeving te kunnen bekijken en op een ander veld te landen geeft juist dat extra plezier aan het vliegen, al is het misschien wat decadent om "even een broodje ham/kaas te gaan halen" in Abbeville.

Cees



De beknopte geschiedenis van het vliegveld van het Kamp van Beverlo (deel 3)

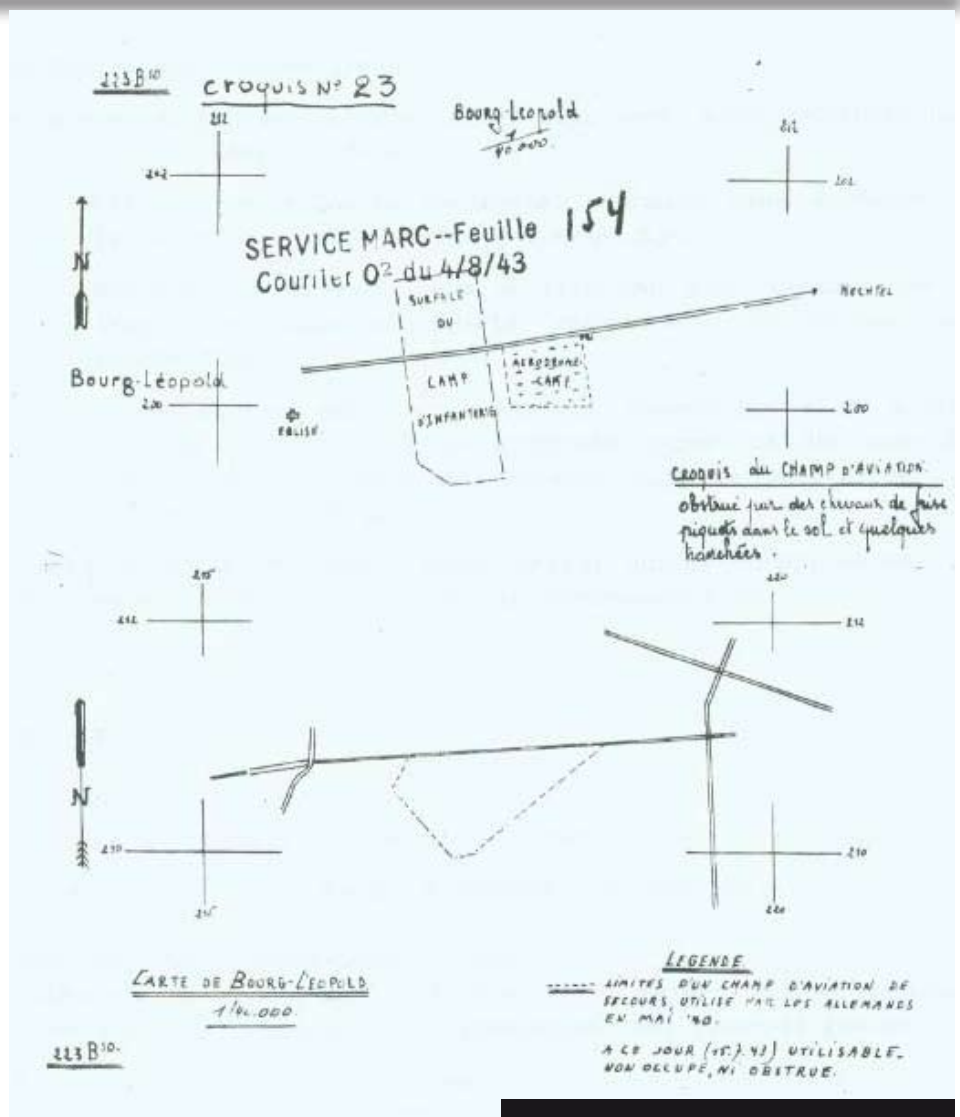
Gedurende de Tweede Wereldoorlog maakten de Duitsers van dit vliegveld soms gebruik om jachttoestellen te laten opstijgen of landen. Zelfs Adolf Hitler in hoogsteigen persoon zou er in de lente van 1943 geland zijn toen hij een afdeling van de 12^{de} SS-Pantzer Division van de Hitlerjugend, die hier haar trainingskamp had, kwam inspecteren.

Begin augustus 43 werd het terrein onbruikbaar gemaakt door middel van Friese Ruiters, in de grond geslagen ijzeren piketten, die op drie meter hoogte, verbonden waren met ijzerdraad en enkele grachten. Om het veld gebruiksklaar te krijgen moest men een team van vijftig man gedurende vier uren aan het werk zetten. Een informant van het netwerk Luc and Marc neemt op 30 augustus acht jachttoestellen waar en voegt in zijn verslag voor Londen toe dat deze jagers op 16 augustus 6 geallieerde toestellen van de R.A.F. neerhaalden na te zijn opgestegen van dit veld. Deze berichten werden echter formeel tegengesproken door een andere informant die de aanwezigheid van vliegtuigen zowel te Helchteren als te Beverloo afdoet als klinklare onzin. Het vliegveld is nog steeds onklaar en in de loods worden er, door de Duitse troepen, zo waar groenten bewaard.

In die tijd hadden de Duitsers trouwens een reserve vliegveld in gereedheid gebracht op Spijckspade heide iets ten zuiden van dit veld. Maar ook daar was er van enige vliegactiviteit geen sprake.

Tot 5 juni 44 zou er volgens de informant van voornoemd netwerk geen verandering komen in de toestand. (Luc and Marc Leopoldsborg calling London, van Marius, P.R. Louche, archief museum Kamp v. Beverlo)

Gedurende de eerste jaren na de oorlog werd het vliegveld slechts heel sporadisch gebruikt. Pas in de vijftiger jaren waren het vooral de knalgele Piper Cubs van het Lichte vliegwezen van de Landmacht die het veld dag in dag uit gebruikten om te oefenen in het waarnemen van het artillerievuur. Dit was ook de periode waarin de eertse Dorniers 27 er hun opwachting maakten.



Kopie van de schets die door het netwerk werd door-gestuurd aan Londen. (1943)

Een knalgele Piper zoals die te zien waren op het vliegveld...



In die tijd kreeg het 8^{ste} Genie de opdracht om te beginnen met de afbraak van de bestaande infrastructuur. Deze eenheid, gelegd in een andere kazerne te Leopoldsborg, zou de gebinten van de grote loods opnieuw gebruiken voor hun nieuwe onderkomen. Maar toen deze eenheid een paar jaar later ontbonden werd was hiervan nog steeds geen sprake.

Dat deze werken niet altijd verliepen volgens de planning en berekeningen vernam ik van de heer A. Wouters, toenmalig onderofficier, adjunct bij deze werkzaamheden. Het gebruikte dynamiet zorgde er af en toe wel eens voor, weliswaar zonder kwalijke gevolgen, dat brokstukken te ver of in een niet voorziene richting werden gekata-pulteerd.

Markant detail van deze opruimingswerkzaamheden is de stevigheid van de toen bestaande controletoren. Nadat een lading springstof tot ontploffing was gebracht weigerde hij gewoonweg om te vallen. Nochtans steunde hij nog alleen op de rechter benedenhoeksteen. Stalen kabels en de trekkracht van een drie tonner waren nodig om het gebouw tegen de vlakte te krijgen. Door het verdwijnen van alle bestaande gebouwen werd de klok 40 jaar terug gedraaid.

Sporadisch kwamen er nog wel eens een Piper of een Dornier langs maar meer en meer beperkte

de vliegactiviteit zich tot Alouettes II op doortocht of deelnemend aan oefeningen.

Het is trouwens ten behoeve van deze helicopters dat er tegenover de "MCL", het militaire tankstation en brandstoftendepot, een brandstofpomp geïnstalleerd werd, waar ze konden tanken. De restanten van dit bevoorradingspunt zijn nog te zien vanaf de baan Hechtel - Leopoldsborg, in de westelijke hoek van het vliegveld.

Oktober 1971 luidde een nieuw tijdperk in. Dankzij de inzet van Lucien Plees, burgemeester te Beverlo, werd het de thuishaven van aeroclub Sanicole. De eerste vliegtuigen werden overgevlogen en belangrijke infrastructuurwerken werden aangevat. Samen met enkele vrienden bouwde hij het veld uit en maakte het geschikt voor de huisvesting van onze club, die in de daarop volgende jaren, een snelle uitbreiding zou kennen. De landingsbaan wordt verlengd tot 700 meter en er wordt gestart met de bouw van de controletoren, het clubhuis en de eerste loodsen. Zo wordt dit vliegveld na Kiewit en Zwartberg een nieuw sportvliegveld in Limburg.

Op 29 april 1972, zowat 35 jaar geleden dus, werd het luchthavengebouw, ons clubhuis, officieel ingehuldigd. Later werd er rechts van de hoofdingang een grote loods bijgebouwd en volgde de verharding van de baan 26 - 08 over een afstand van 600 bij 18 meter.

Actueel vinden een 35-tal toestellen een onderkomen op het vliegveld. Onze club, genoemd naar de sanitaire groothandel van wijlen haar stichter, Lucien Plees te Korpel-Beverlo, is inmiddels uitgegroeid tot een 150 leden tellende organisatie die zelfs op internationaal niveau haar weerklank vindt. De Sanicole International Airshow is een wereldbekend evenement waarvoor jaarlijks duizenden luchtvaartfanaten naar Hechtel-Eksel afzakken. Ook het niveau van de deelnemers aan deze show bewijst hoe groot het aanzien van onze club wel is.

Naast Sanicole maken ook de para's uit Schaffen en de A 109's van onze Luchtcomponent regelmatig gebruik van het veld en infrastructuur. Voor defensie heeft dit veld nu de status van een landingsstrip.

Bronnen:

Tijdschrift Museum Kamp van Beverlo
juni 1988, december 1990.

Archief Heemkundige Kring Leopoldsborg

Tekst van de Heer J. Bussels.

Beknopte Geschiedenis en kleine geïllustreerde Gids
van het Kamp van Beverlo

1920 - Kommandant Moors

Boek "Aëro Kiewit 1910 - 2000."

- Aero Kiewit, Karin DE GREEVE en Luc KINET

Boek "Luc and Marc Leopoldsborg calling London"

- Marius P.R. LOUCHE

www.axishistory.com : Waffen-SS Units.



De resten van de vroegere brandstofpomp.



Foto Lucien Plees in zijn Marchetti...

Illustraties:

Postkaarten verzameling Francis Bensch

Foto's: archief aeroclub Sanicole en F. Bensch

DANK aan:

- de heer S. Weuts
Conservator Museum Kamp van Beverlo
- de heer T. Sloodmaekers
Heemkundige kring Leopoldsborg
- de heer M. Louche
- de heer A. Wouters

Bijgewerkt tot 05.09.07

Met dit derde deel sluit ik voorlopig mijn bijdrage tot het schrijven van de geschiedenis van ons vliegveld af.



Runway 08

Wanneer mijn opzoekingen verdere resultaten opleveren zal ik niet nalaten ze met jullie te delen.

In afwachting zijn er al stappen ondernomen om enkele markante feiten uit de nog jonge Sanicole geschiedenis aan het papier toe te vertrouwen. De eerste resultaten zullen jullie kunnen lezen in ons volgend nummer.

F. Bensch

Sanicole Airshow 2007 ...



Wanneer ik met de zon op mijn bolleke en cocktail in de hand, naar de blauwe heldere Italiaanse hemel kijk denk ik bij mezelf: 'wat hebben we weer chance gehad!'. Al voor de 9^{de} maal heb ik het

geluk en het voorrecht om de organisatie van de airshow van kortbij mee te maken. Een periode van hard werken, unieke vriendschappen, gezonde stress, onvergetelijke momenten, soms ontgoocheling, opluchting en fierheid.

Fierheid: wanneer je bedenkt dat op ons kleine vliegveld 20 000 mensen staan te genieten van een prachtige show en dat er 400 vrijwilligers hun uiterste best doen om alles in goede banen te leiden, dan bezorgt me dit wel een mega-kippenvol moment.

Soms was er een moment van ontgoocheling. Wanneer we ijverig zoeken naar vrijwilligers en voor de derde maal worden afgewezen door een clublid dan hadden we het gevoel dat lang niet iedereen het doel van onze club en evenement snapt. Toch was het een spontaan aangeboden helpende hand of positieve aanmoediging die genoeg moed gaf om verder te gaan.

In elke tak van de organisatie wordt keihard gewerkt. Ook de keuken is hier één van. Twee weken vooraf maken we maaltijden klaar voor de harde werkers op het veld. Er moet regelmatig voedsel en drank bijgehaald worden, want harde werkers hebben immers grote honger. Twintig werkers betekenen al vlug acht broden. We bereiden onze maaltijden steeds met de grootste zorg en variatie voor; Van pasta tot een koud buffet, we kunnen het allemaal. De laatste jaren werken we dan ook met een vast team dat goed op elkaar afgestemd is! Nicole, Inge, Suzanne, Hilde, Wenda, Marlies en ikzelf kennen de kneepjes van het vak. We houden er steevast rekening mee dat er late of moeilijke eters tussen zitten. Ook zijn we als kokkinnen echt blij met Bart (van 31), als mannelijke hulp! Vuilnisbakken buiten sleuren, grote ketels verzetten,... de vrouwen entertainen, we zien hem graag komen in ons keukentje.

Voor het opdienen van al dat lekkers kunnen we rekenen op enkele vaste waarden: Tessa, Annick, Heide, Lynn en vriendinnen. Een verlengstuk van de keuken is de toog. Deze draait de week voor de show op volle toeren en hier zorgt een gezellig en goed-lachs team voor de vlotte bediening. Nadat het werk in de keuken is beëindigd springen we nog even bij achter de toog zodat ook hier alles netjes wordt opgeruimd voor de dag van morgen!

Op zaterdag-avond toveren we ons clubhuis om tot een Vip-ruimte. Dit jaar hadden we 225 Vips, dus de zitboxen moesten om praktische maar ook esthetische redenen verdwijnen. Als de grote dag aanbreekt heerst er in de vip-ruimte een gezellige, drukke sfeer. Vele vips zijn blij ons weer te zien, andere staan aangenaam verrast te kijken van de show en de vlotte bediening. Wanneer rond 18u Geoffrey komt vragen achter 10 volle pinten voor de toren halen we opgelucht adem. De show is gedaan en dit zonder problemen, ongevallen of onderbrekingen.

Na de receptie gaan de vips voldaan naar de BBQ. Voor ze vertrekken zeggen we nog even ons vertrouwde zinnetje: "Dag en bedankt hé! Tot volgend jaar!". We ruimen de boel op en vertrekken rond 20u ook naar de bbq. Zelig, alle vrijwilligers die samen genieten van de welverdiende heerlijke maaltijd.

Het weer mocht misschien wat warmer zijn en de regenbui had beter nog even moeten wachten maar toch...

WE DID IT AGAIN!!!

Lieve groetjes,
een klein keukenhulpje
(Tamara)



Wist u dat ...



- deze uitgave Fly-Over nummer 20 voor de redactie inmiddels 5 jaar werk betekent, we dit alle vijf jaren met veel plezier hebben gedaan,
- we er eigenlijk ook wel trots op zijn,
- we er gewoon mee verder gaan,
- Ton Kuypers inmiddels wegens drukke werkzaamheden de redactie heeft verlaten,
- Ton wordt bedankt voor zijn bijdrage,
- de clubleden met verhalen en foto's ook de komende uitgaven kunnen opluisteren,
- ook korte reisverslagen (met of zonder foto's) zeer welkom zijn,
- we het met de vliegshow wel erg troffen met goed weer,
- alle dagen erna zeer slecht weer brachten,
- daardoor het opruimen van het veld niet erg plezierig was,
- hiervoor ook maar weinig medewerkers aanwezig waren,
- dit volgend jaar anders en beter moet worden geregeld,
- het nieuwe tankplatform in gebruik is genomen,
- de totaal-tellerstand wel erg moeilijk is af te lezen,
- dit wel mag worden veranderd,
- we liever zouden zien dat de prijs van de brandstof "kleiner" op de teller wordt getoond,
- inmiddels veel clubleden hun Fly-Over exemplaar in het clubhuis komen ophalen,
- we hierdoor veel op porto-kosten besparen,
- Wim Marechal na vijf jaar bouwen zijn toestel gereed heeft,
- hij inmiddels met zijn Glasair al vele uren heeft gevlogen,
- het toestel O-147 een plaats heeft gevonden in hangar 2,
- ook Paul Paeleman ver is gevorderd met de bouw van zijn RV-7,
- zijn werkzaamheden en vorderingen te bekijken zijn op www.skypassion.com,
- hij ergens in april 2008 zijn toestel in gebruik wil nemen,
- dat ook Karel Vranken al bijna een jaar lang met volle teugen geniet van zijn Europa,
- en er samen met zijn kleinkinderen mooie tochten mee vliegt,
- dat we écht wel wachten op één van zijn reisverslagen,



OPS-corner

Luchtdopen

Wij hebben op 13-08-2007 een schrijven ontvangen van het Directoraat generaal Luchtvaart over "machtiging van luchtdopen".

Met ingang 16 juli 2008 dient een onderneming/vereniging zich in orde te stellen met de verordening (EG) nr. 1899/2006.

Hierin is de regelgeving over commercieel luchtvervoer vastgelegd. Luchtdopen worden eveneens onder commercieel luchtvervoer gerekend. Vanaf 16 juli 2008 moet een bedrijf of club in het bezit zijn van de volgende geldige documenten om luchtdopen te mogen uitvoeren:

- Een exploitatievergunning
 - Een bewijs van luchtvaartexploitant (AOC)
 - Een bewijs van erkenning van managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid.
- Dit is een kostbare zaak. Afgifte AOC Eur. 3.209,- + jaarlijks per gebruikt vliegtuig betalen. Maar het brengt organisatorisch ook zeer veel werk met zich mee.

Deze regelgeving is op Europees niveau uitgedacht. Het kan volgens ons niet de bedoeling geweest zijn om voor een simpel "luchtdooptje" zoveel ophef te maken.

Wij nemen contact op met andere clubs en stellen voor om een brief naar het Directoraat generaal Luchtvaart te sturen om evt. voor te stellen dat een lokale luchtdoop mogelijk buiten deze regeling kan vallen.

Hoe je het draait of keert, het is weer eens een beperking voor de kleine luchtvaart en voor de luchtvaartenhousiast.

De volledige tekst hangt op het informatiebord in het clubhuis.

Geert

Landingsgeld

Luchtvaartuigen die EBLE niet als thuishaven hebben dienen landingsgeld te betalen.

Vliegtuigen	Eur. 5,-
Zweefvliegtuigen + sleepvliegtuig	Eur. 5,-
Vertrek of landing luchtballon	Eur. 10,-
Touch / go's kunnen door de havenmeester worden toegestaan.	Eur. 3,- per touch / go

Ter herinnering:

Regelmatig stellen we vast dat piloten een verkeerde gewoonte hebben aangenomen.

Zo hebt u het ooit geleerd:

- Laat een koude motor niet te veel toeren maken na het starten (1000 à 1200 RPM).
- Zorg dat de motorolie op temperatuur is, voordat u de motor op hogere toeren laat draaien.

- Hou de neus van het vliegtuig zo licht mogelijk als u taxiëet. Meestal yoke/stick in de buik.
- Taxi niet met de voeten op de remmen.
- Taxi langzaam/vermijd ruw terrein/vermijd plassen.

- Voer de after landing checks direct na de landing uit. Flaps up/Carb. Heat off/Landing light off/X-ponder stdby/ Strobe lights off
- Verlaat de RWY voorzichtig en controleer of het grasterrein goed bereikbaar is.
- Blijf niet te lang op de RWY na de landing.
- Naderingssnelheid: Kijk in uw checklist wat de verschillende snelheden voor uw vliegtuig zijn. De landingssnelheid is door de constructeur bepaald. Houd die aan. Dikwijls wordt een extra hoge landingssnelheid aangenomen, als men niet erg vertrouwd is met het vliegtuig. Dat hoeft niet per se te resulteren in een slechte landing. Als het vliegtuig maar goed wordt uitgevlogen. Toch is het gevolg van een te hoge landingsnelheid vaak minder gewenst.

- Het vliegtuig raakt de grond ver na de drempel en er moet onnodig hard geremd worden om op tijd tot stilstand te komen..
- Het vliegtuig wordt tegen de grond gedrukt.
- Het vliegtuig raakt de grond en komt weer los na het eerste contact met de baan. Duw in het laatste geval de yoke /stick niet naar voor. Alle varianten zijn slecht voor het vliegtuig. In het bijzonder voor het neusbeen.

Bottlang

De club beschikt sinds enkele maanden over een nieuwe Bottlang.

Het is niet de bedoeling dat de originelen uit de Bottlang meegenomen worden tijdens een vlucht. Maak een kopie van de bladzijden die u nodig hebt en laat de originelen in de Bottlangbinder in het clubhuis

Geert

Verzekering

Na een gesprek met een medewerker van verzekeringsmaatschappij Aviabel hebben wij de volgende boodschap meegekregen.

Schade aan een vliegtuig, aan eigendommen van derden en aan vervoerde derden (passagiers) die is ontstaan door niet - reglementair vlieggedrag wordt NIET vergoed door de verzekeringsmaatschappij.

De verzekeringsmaatschappij betaalt de schade die is omschreven in de polis uit aan de verzekerde en zal de schade verhalen op de piloot of zijn/haar nabestaanden.

Schade die de club lijdt in bovengenoemd geval, omdat de verzekering die niet vergoedt, wordt door het bestuur van de club op de piloot of op zijn / haar nabestaanden verhaald.

Het Bestuur.

Amerikaanse Gelijktelling: Procedure en Aangename Herinneringen

In het vorige nummer van ons clubblad *Fly-Over* hebben we in het mooie verhaal van Frank Bosmans kunnen lezen hoe men een "FAA-PPL" kan behalen. Zoals hij in zijn artikel vermeldt, is er nog een andere manier om "Amerikaans" te vliegen, namelijk met de Amerikaanse gelijktelling van een JAR vergunning. Voor alle duidelijkheid: het betreft hier geen vergunning als dusdanig, maar wel een certificaat of erkenning van een JAR vergunning, waarmee het toegelaten is om met Amerikaans geïmmatriculeerde toestellen te vliegen in Amerika zelf en buiten zijn grenzen.

Tijdens een bezoek aan de Verenigde Staten heb ik van de gelegenheid gebruik gemaakt om dit "Certificate" aan te vragen en te verkrijgen.



Rond Buffalo City zijn er enkele vliegvelden waar de naam *Buffalo of Niagara* in voorkomt. In het begin is het een vervelende zaak voor een vreemdeling om ze uit elkaar te houden. Hieronder volgt de naam en roepnaam van deze vliegvelden.

NAAM	ROEPNAAM
Buffalo Niagara Intl (KBUF)	Buffalo
Buffalo (9G0)	Buffalo airfield
Buffalo Lancaster (KBQR)	Lancaster
North Buffalo (0G0)	North Buffalo
	of Buffalo suburban
Niagara Falls Intl (KJAG)	Niagara falls

De procedure voor het behalen van het certificaat begint thuis en dient zorgvuldig stap voor stap gevolgd te worden. Gelukkig beschikken we over internet waar de te volgen werkwijze, na wat tijd en enig zoekwerk kan gevonden worden. Van Cees en Rob, alsook door een gezamenlijke aanvraag van enkele clubleden om een gelijktelling te verkrijgen in september van vorig jaar (die spijtig mislukte) had ik al een paar aanwijzingen verkregen.

De hoofdzetel van het Bestuur der Amerikaanse luchtvaart, de FAA (Federal Aviation Authority), bevindt zich in Oklahoma City en niet in New York of Washington, zoals ik aanvankelijk dacht. Daarnaast bestaan er verscheidene plaatselijke kantoren, verspreid over de U.S.A. alsook enkele vestigingen in het buitenland. Zulk een agent-schap noemt men een FSDO, Flight Standards District Office.

De eerste aanvraag start met het invullen van een formulier "Verification of Authenticity of Foreign License, Rating, and Medical Certification", dat kan afgehaald worden van het internet. Men vindt het rechtstreeks als men bij Google intikt: "Foreign License, Rating, and Medical Certification".

Men kan het ook vinden langs: www.faa.gov — Licenses & Certificates — Airmen Certification — Airmen Certification Forms —. Op het formulier dient men ook in te vullen waar en welke FSDO men gekozen heeft om zijn definitieve aanvraag in te dienen (vak 11). Een lijst van alle FSDO's vindt men eveneens op de site van de FAA. Het spreekt voor zichzelf dat men een FSDO kiest die het best past in de voorgenomen reisroute.

LET WEL OP:

diegenen die al vroeger een aanvraag hebben ingediend, dienen bovenaan het formulier te vermelden: "RE-APPLY".

Het ingevulde formulier, samen met een kopie van de (geldige) vergunning en medisch attest moet naar de Airmen Certification Branch, AFS-760 in Oklahoma verzonden worden per post of

per fax (adres en nummer: zie site FAA). Binnen de drie weken ontvangt men van de FAA een "Verification Letter of Authenticity" die in feite een goedkeuring is om zich te presenteren bij de gekozen FSDO. Het is belangrijk te weten dat deze toelating slechts zes maanden geldig is. Met deze brief, samen met de originele vergunning, medisch attest en internationaal paspoort, dient men zich aan te melden, op afspraak, bij de FAA Inspector van de FSDO.

Ik had een afspraak half juli 2007. Tijdens dit onderhoud met de Inspector moest er opnieuw een formulier, gelijkaardig aan dat van de eerste aanvraag, ingevuld worden. Het nieuwe eraan was o.a. dat de lichaams grootte en gewicht gevraagd werd. Hier was ik een beetje verrast omdat deze uitgedrukt moesten worden in respectievelijk duim en pond. Ook de kleur van het haar en de ogen dienden ingevuld te worden, maar wat betreft het onderscheiden van kleuren heb ik ervaren dat de Amerikanen onderling van mening verschillen. Bij de controle op de luchthaven in New York had ik "donkere" ogen, doch de FAA bediende stelde vast dat ze bruin zijn. Verder nog: de Inspector was van mening dat mijn haren wit zijn, maar volgens de FAA in Oklahoma kan dat niet en daar oordeelde men, zonder mij in eigen persoon gezien te hebben, dat mijn haar grijs is, ondanks wat Francis ook moge beweren.

Dit onderhoud verliep vrij vlot. Ik meen te mogen veronderstellen dat het samen invullen en overlopen van het formulier ook een manier is om te kunnen oordelen in hoeverre de kandidaat de Engelse taal machtig is, want bij de aanvraag wordt de voorwaarde gesteld dat men de Engelse taal moet kunnen spreken, lezen, schrijven en verstaan. Nadat deze klus geklaard, was verdween de Inspector met de documenten om kopieën te maken en verscheen een tijdje later terug met mijn "Temporary Airmen Certificate". Dit tijdelijke certificaat is voor 120 dagen geldig. Binnen die tijd wordt het definitieve vanuit Oklahoma per post toegestuurd. Mijn certificaat ontving ik na zes weken. Zoals Frank zijn "FAA PPL" kosteloos verkreeg, waren er voor mijn gelijktelling ook geen kosten te betalen.

Bijna ben ik vergeten te vermelden dat de FAA-Inspector een dame was van middelbare leeftijd. Ofschoon zij mij vanaf het eerste ogenblik van onze ontmoeting nauwkeurig gadesloeg, was zij zeer vriendelijk en behulpzaam. U begrijpt meteen dat ik erg ontgoocheld was toen ik merkte dat ze niet lang gezocht heeft naar de kleur van mijn ogen.

Ik logeerde op 4,5 km van het private vliegveld Buffalo Airfield en kon het gemakkelijk bereiken met de fiets zodat ik de gelegenheid niet kon laten voorbijgaan om van mijn kersverse certificaat gebruik te maken, hoewel vliegen niet het hoofddoel van mijn reis was.

Er werd een afspraak gemaakt met instructeur John om een proefvlucht te maken en de omgeving te verkennen. John was een aangename, robuuste jonge man van midden in de dertig. Na de derde vlucht mocht ik solo gaan. Die drie vluchten waren echt wel nodig om vertrouwd te raken met het landschap, merkpunten in het geheugen op te nemen, de Amerikaanse radio fraseologie een beetje gewoon te geraken en om een elementaire kennis op te doen voor het gebruik van de gps GNS 430. Bij dit laatste kwamen de tips die Stefan mij ooit toevertrouwde goed van pas. Nooit tevoren heb ik zoveel touch-and-go's na elkaar gemaakt als tijdens die vluchten, op zoveel verschillende vliegvelden, zo dicht bij elkaar, waaronder ook internationale luchthavens.

Mijn zoon Dirk vloog mee met mijn eerste solo-vlucht. Daar hingen we dan, twee Belgen aan wie het toegestaan werd om zonder toezicht met een toestel met Amerikaanse immatriculatie in het Amerikaanse luchtruim rond te fladderen zolang ze dat maar wilden. Inderdaad, instructeur John was al naar huis en liet ons alleen. We moesten er slechts voor zorgen dat het vliegtuig na de vlucht getankt werd, het vliegtuigboek en de sleutels in het vliegtuig bleven en dat de hangar en de poort dicht gemaakt werden.

Het was een zacht weer, met een oneindig zicht, een blauwe hemel met kleine cumuli en weinig wind. Zuidwaarts strekte zich het Erie meer uit, in het noorden lag de grootstad Buffalo City en nog verder zag men de mist van de Niagara watervallen in het zachte licht van de vooravond. Het was heerlijk.

Jos Verhaeren

De Niagara watervallen hebben een Amerikaans en een Canadees gedeelte. Middenin bevindt zich een eiland dat nog behoort bij de U.S.A. Het rechte gedeelte is dus Amerikaans, het ronde is Canadees en wordt "Horse Shoe" of hoefijzer genoemd. Op het ogenblik van de opname bevonden we ons boven Canadees grondgebied, zonder vluchtplan. Er bestaan echter wel richtlijnen voor het overvliegen van de watervallen.



Even poseren met instructeur John. Gelukkig werd er geschoold op een Cessna 172 met 160 of 180 pk; indien niet, konden er problemen rijzen met de "weight and balance".



*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 Process optimization
Performance 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



maakt uw bedrijf beter...

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

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

Beleid en strategieontwikkeling

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

Managementsystemen, procesverbetering

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

Interne bedrijfslogistiek

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

Coachen en training

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

Klanten- en Medewerkerstevredenheidsonderzoeken

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



Steenovenweg 5
Postbus 172
5700 AD Helmond

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

STYL AVIATION



- 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.STYLAVIATION.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

