

over- vliegt



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr

21

Zesde jaargang
December 2007



Woordje van de voorzitter...

Beste clubleden,

Het is moeilijk te geloven maar 2007 zit er bijna op of behoort reeds volledig tot het verleden als jullie dit lezen. Het ging behoorlijk snel. De afgelopen 365 dagen zullen voor iedereen van jullie wel leuke en minder leuke dingen hebben gebracht. Ook voor de club is dat zo.

Liever dan te blijven stilstaan en te zeuren over de minder goede dingen zoals de hoge brandstofprijzen en de steeds strenger wordende en geldverslindende regelgevingen, zou ik liever terugblikken op de positieve gebeurtenissen.

Het voorbije jaar betekende eindelijk de in gebruikneming van ons nieuwe tankplatform en andermaal kende onze vliegshow een enorm groot succes. Eetdag en vliegrally waren leuke activiteiten maar verdienen net iets meer aandacht. Een zaak die me persoonlijk bijzonder gelukkig maakt is het feit dat de nieuwe lichte leerling piloten die in september startte niet alleen hun enthousiasme tonen tijdens de lessen maar zich ook daarbuiten naar de club toe als één blok manifesteren zoals we dat konden vaststellen tijdens de laatste werkdag. Hun weg te gaan tot het brevet is nog lang en ik wens ze alle succes toe.

Ook alle andere leden en hun dierbaren zou ik via deze weg van harte het allerbeste willen toewensen voor het komende jaar.

Fijne feestdagen, gezondheid, succes en veel vliegplezier.

Nicole Plees

Werkdag 6 oktober 2007



Bart Verhees en Broer Van der Hulst met laswerken bij de ingang



Aanpassing en herstelling van de vloer voor het plaatsen van de "nieuwe" winterafscherming: Michaël Müller



Tussenschotten op maat snijden: Frederic Gielis

Inhoud



1. Bij de cover:
Replica met originele onderdelen van Fokker op Lelystad
2. Woord van de voorzitter
Werkdag 6 oktober
3. 'T was the night before ...
4. Vaarwel Fouga
5. Afspraken Kleine Brogel
Clubnieuws
- 6-7. Reisverslag: Rondje Grote Meren
8. Wist u dat ...
How to Fly a Piper Cup
9. Good Show
10. General Aviation
Agenda 2008

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

'T was the night before Christmas



Een speciaal gedicht in verband met de feestdagen aan al onze lezers gericht.

Het originele gedicht is van de hand van Clement Clarke MOORE, die het schreef in 1848.

*"Twas the night before Christmas,
when all through the house
Not a creature was stirring,
not even a mouse.*

*The stockings were hung
by the chimney with care,
In hopes that St Nicholas
soon would be there.*

*The children were nestled
all snug in their beds
While visions of sugar-plums
danced in their heads.*

*And mamma in her kerchief,
and I in my cap
Had just settled our brains
for a long winter nap..."*

In de loop der jaren zijn er talrijke schrijvers en schrijfsters geweest die de tekst hebben gebruikt en aangepast aan zo goed als alle beroepen, personages en dieren.

Zo vond ik op het internet (Google) "Twas the night..." 22 bladzijden vol met allerlei boeken over deze tekst. De kat, de hond, de Disney figuren, de haarkappers, de brandweerlui, de dokters, de golfers, enz. allemaal hebben ze wel hun editie van dit gedicht.

Ons redactielid Cees van den Hoek kreeg vorig jaar toevallig volgende versie, van de

hand van een nobele onbekende, onder ogen. Een mooi stukje proza dat we u zeker niet willen onthouden.

Akkoord het is weliswaar een Engelse tekst en normaal komt die niet in aanmerking voor ons clubblad, maar de uitzondering bevestigt de regel.

Voor één keer en zeker in deze Kerstperiode moet het kunnen.

Veel leesplezier en vanwege de redactie:

**een zalige en vreedevolle Kerst
en de allerbeste wensen voor
een gelukkig en voorspoedig
2008.**

*'Twas the night before Christmas,
and out on the ramp,
Not an airplane was stirring,
not even a Champ.*

*The aircraft were fastened
to tie downs with care,
In hopes that - come morning -
they all would be there.*

*The fuel trucks were nestled,
all snug in their spots,
With gusts from two-forty at 39 knots.*

*I slumped at the fuel desk,
now finally caught up,
And settled down comfortably,
resting my butt.*

*When the radio lit up
with noise and with chatter,
I turned up the scanner
to see what was the matter.*

*A voice clearly heard
over static and snow,
Called for clearance
to land at the airport below.*

*He barked his transmission
so lively and quick,
I'd have sworn
that the call sign he used was "St. Nick."*

*I ran to the panel
to turn up the lights,
The better to welcome
this magical flight.*

*He called his position,
no room for denial,
"St. Nicholas One,
turnin' left onto final."*

*And what to my
wondering eyes should appear,
But a Rutan-built sleigh,
with eight Rotax Reindeer!*

*With vectors to final,
down the glideslope he came,
As he passed all fixes,
he called them by name:*

*"Now Ringo! Now Tolga!
Now Trini and Bacun!
On Comet! On Cupid!"
What pills was he takin'?*

*While controllers were sittin',
and scratchin' their heads,
They phoned to my office,
and I heard it with dread,*

*The message they left
was both urgent and dour:
"When Santa pulls in,
have him please call the tower."*

*He landed like silk,
with the sled runners sparking,
Then I heard, "Left at Charlie,"
and "Taxi to parking."*

*He slowed to a taxi,
turned off of three-oh,
And stopped on the ramp
with a "Ho, ho-ho-ho..."*

*He stepped out of the sleigh,
but before he could talk,
I ran out to meet him
with my best set of chocks.*

*His red helmet and goggles
were covered with frost,
And his beard was all blackened
from Reindeer exhaust.*

*His breath smelled like peppermint,
gone slightly stale,
And he puffed on a pipe,
but he didn't inhale.*

*His cheeks were all rosy
and jiggled like jelly,
His boots were as black
as a cropduster's belly.*

*He was chubby and plump,
in his suit of bright red,
And he asked me to "fill it,
with hundred low-lead."*

*He came dashing in
from the snow-covered pump,
I knew he was anxious
for drainin' the sump.*

*I spoke not a word,
but went straight to my work,
And I filled up the sleigh,
but I spilled like a jerk.*

*He came out of the restroom,
and sighed in relief,
Then he picked up a phone
for a Flight Service brief.*

*And I thought as
he silently scribed in his log,
These reindeer could land
in an eighth-mile fog.*

*He completed his pre-flight,
from the front to the rear,
Then he put on his headset,
and I heard him yell, "Clear!"*

*And laying a finger
on his push-to-talk,
He called up the tower
for clearance and squawk.*

*"Take taxiway Charlie,
the southbound direction,
Turn right three-two-zero
at pilot's discretion"*

*He sped down the runway,
the best of the best,
"Your traffic's a Grumman,
inbound from the west."*

*Then I heard him proclaim,
as he climbed thru the night,
"Merry Christmas to all!
I have traffic in sight."*

Vaarwel Fouga?...

Ja, maar...

Het officiële afscheid van de Fouga vond plaats op 27 oktober 2007 te Beauvechain.

De Fouga Magister is ons allen goed bekend. Hij was sinds jaren een trouwe deelnemer aan onze airshows.

Het was de bedoeling om de laatste Fouga vlucht onder de Belgische driekleur te laten doorgaan in aanwezigheid van een belangstellend publiek. Luchtvaart geïnteresseerden konden aan het gebeuren deelnemen mits een voorafgaande inschrijving.

Vooreerst werd tijdens enkele toespraken van de hogere Luchtmachtleiding de historie van de Fouga Magister in het algemeen en meer in het bijzonder zijn leven tijdens de 47 jarige dienst in de Belgische Luchtmacht nader toegelicht. Daarna volgden enkele demonstratievluchten waaronder deze van de F-16 en de Marchetti. Als hoogtepunt van de show moest de laatste demovlucht van de Fouga volgen.

De organisatoren die hun best gedaan hadden om er een aangename namiddag van te maken, kregen echter af te rekenen met het slechte weer. Erger nog, om technische redenen, namelijk problemen met één der motoren, kon de laatste vlucht uiteindelijk niet doorgaan. Het werd dus een "laatste taxi".

Maar dit afscheid van het laatste militair exemplaar betekent nog niet het einde van de Fouga. Voor hem is er nog een nieuw leven weggelegd in de burgerluchtvaart. Inderdaad, in Frankrijk en in België zijn er reeds sinds enige tijd Fouga's in privé handen. Ook in Amerika!

Via Israël zijn er enkele Belgische Fouga's, waaronder de MT 12 in de V.S.A. beland.

De MT 12, die nog dienst gedaan heeft als Rode Duivel, is nu eigendom van Rose Aviation Services in Akron N.Y. Om het toestel terug luchtwaardig te maken heeft men er ongeveer drie jaar aan gewerkt. Opvallende wijzigingen zijn de camouflagekleuren en de verwijdering van de periscoop. Hij vliegt nu met de registratie N907DM en onder de voorwaarde: "Experimental". Dit klinkt paradoxaal voor een vliegtuig dat gedurende meer dan veertig jaar zijn betrouwbaarheid heeft bewezen. De reden hiervoor is, dat de Fouga nooit gecertificeerd werd in de V.S.A.

Tot slot nog een klein detail. Onze allerbeste Piet Tamborijn onderging zijn eerste vlucht op de Fouga met de MT12 en zijn eerste solovlucht deed hij eveneens met dit toestel.

J. Verhaeren.



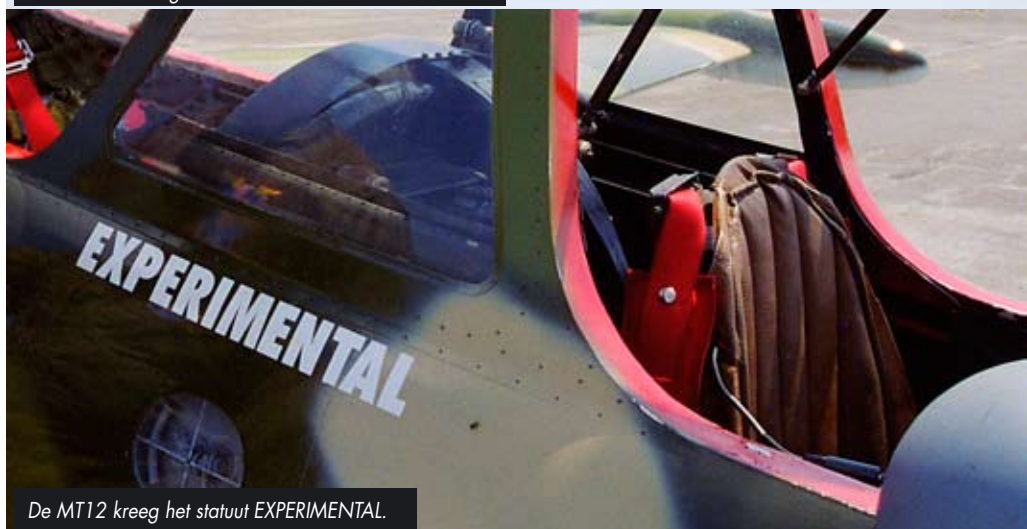
MT 35 met Luitenant-kolonel Paul Rorive vertrekkensklaar.



Noodgedwongen terugkeer van de "holding point". Maar toch laat de MT 35 nog fier een rooksluier achter zich bij wijze van afscheidsgroet onder het waakzaam oog van de brandweerwagens.



De piloot, het grondpersoneel en het troetelkind werden met brandschuim getrakteerd.



De MT12 kreeg het statuut EXPERIMENTAL.

Afspraken Kleine Brogel – Sanicole

In het verleden zijn er afspraken gemaakt tussen Kleine Brogel en de omliggende vliegclubs over het gebruik van het luchtruim.

Door verandering van de luchtruimstructuur, door wijziging van vliegroutes, door aanpassing van militaire opdrachten en door regelmatige schending van het luchtruim van Kleine Brogel is het noodzakelijk om alle gebruikers van dit luchtruim op de hoogte te brengen van de huidige afspraken.

Kleine Brogel : operationeel

1. Aan het begin van iedere vliegtag neemt de havenmeester contact op met de controleur van Kleine Brogel.
2. Na het opstijgen wordt direct contact gemaakt met Kleine Brogel Approach op 122.500 MHz.
3. De maximale vlieghoogte in de CTR bedraagt 700 ft AMSL.
4. Alleen met toestemming van de controleur van Kleine Brogel mag van deze hoogte worden afgeweken.
5. Voor de landing meldt de piloot zich af bij Kleine Brogel Approach op 122.500 MHz.
6. Als men van Sanicole naar het oosten wil vliegen, verdient het de voorkeur om Kleine Brogel aan de zuidkant te passeren.
7. Als men de CTR wil invliegen of verlaten verkiest het de voorkeur om dit te doen via de gepubliceerde entry / departure points.

Kleine Brogel : gesloten

1. In het circuit wordt Beverlo Radio gebruikt op 125.525 MHz.
2. Buiten het circuit wordt contact gemaakt met Brussel Info op 126.900 MHz of uitluisteren kleine Brogel Approach op 122.500 MHz

3. Als Kleine Brogel actief wordt schakelt iedereen in de CTR / TMA van Kleine Brogel over naar 122.500 MHz (activering wordt telefonisch gemeld aan de controlepost op Sanicole)

Kleine Brogel kan ieder moment 24 /24 operationeel worden. QRA

Luchtruimstructuur Kleine Brogel

2 NM zone van het ARP	P 07A	GND - FL 75	EBBL Gesloten:	niet overvliegen
			EBBL Operationeel:	alleen met toestemming
5 NM zone van het ARP	R 07B	GND - FL 75	EBBL Gesloten:	aankomen 126.900 MHz
			EBBL Operationeel:	uitluisteren 122.500 MHz
				alleen met toestemming
CTR 1	Klasse D	GND - 2500 ft AMSL		
CTR 2	Klasse C	GND - 3000 ft AMSL		
KBCA	Klasse E	1500 ft - 3500 ft AMSL (3500 ft not included)		
		Alleen als EBBL operationeel is.		
EBBL				
TMA Sector 1	Klasse C	2500 ft - 4500 ft AMSL		
TMA Sector 2	Klasse C	3000 ft AGL-4500 ft AMSL		
EBBR				
TMA Sector 6	Klasse C	FL 55	EBBL Operationeel	
	Klasse C	4500 ft - FL 95	EBBR als EBBL Gesloten is	
TMA Sector 8	Klasse C	3500 ft - 4500 ft AMSL	EBBR als EBBE Gesloten is	
TMA Sector 9A	Klasse C	3500 ft - 4500 ft AMSL	EBBR	
TMA Sector 9B	Klasse C	3500 ft - 4500 ft AMSL	EBBL Operationeel	
			EBBR als EBBL Gesloten is	
EBBL				
P05B		GND - FL 100		
P05C		1750 ft AGL - 3000ft AGL		
P05D		2500 ft AGL - FL 50		
P05E		FL 50 - FL 75		
TRA 17		FL 100 - FL 240 (ligt boven P05A)		
D 42		1500 ft AMSL - 3500 ft AMSL		
		GND - 5000 ft AGL		

Hoe blijft u als piloot op de hoogte van de actuele toestand ?

1. AIP
2. Notams
3. Bij twijfel contact Wing Ops EBBL (24 /24) 011 - 512504

!! Als de vliegbasis Kleine Brogel een Nava audit heeft is het ten strengste verboden voor militaire en civiele luchtvaartuigen om binnen de 2NM zone van het ARP te komen.

Clubnieuws

Geslaagden:

Theorie: Jan Pauwels
Gert Hendrickx
Philippe Bruyninckx

Praktijk:
Patrick Caeyers

Heren, gefeliciteerd

Nieuwe Leden:

Dimi Paeleman Anita Cloetens
Michael Muller Tim Delcol
Philippe Delcol Dave Oostvogels
Jan Rotsaerts Roel van den Hurk
Richard Heesterbeek Tom van der Meulen
Erik Laureys

Fokker S11 Instructor OO - PCH:

Dit vliegtuig wordt op 27 en 28 december ont-manteld en naar Zuid Afrika verscheept. In Stellenbosch wordt het vliegtuig weer vlieg-klaar gemaakt. Het vliegtuig zal dan met Zuid Afrikaanse registratie gaan vliegen. De thuisha-ven wordt de airstrip " Nooit Gedaght "

Brandstofregistratie:

Om te voorkomen dat de AVGAS-tank plotse-

ling leeg is, zonder dat daar iemand van op de hoogte is gaan we een proef nemen met een ander registratiesysteem. Het huidige benzineboek-je wordt vervangen door een "benzineboek" op A4 formaat waar de zelfde gegevens worden genoteerd als we tot nog toe doen.

Extra: De getankte hoeveelheid benzine wordt steeds in mindering gebracht van de totale voor-raad. Bij dit systeem kan iedere gebruiker zien hoeveel brandstof er nog voorradig is.

Bij een resthoeveelheid van 1000 liter wordt mel-ding gemaakt bij Nicole.

Pilotenvergadering:

De pilotenvergadering wordt de laatste jaren slecht bezocht. Meestal zijn het de zelfde leden die aanwezig zijn. Wij hebben ons al dikwijls afgevraagd wat de reden hiervan kan zijn. Tot nu toe hebben we geen concrete reden gevon-den.

De volgende pilotenvergadering vindt plaats op donderdagavond, 28 februari 2008.

Aanvang 20.00 uur in het clubhuis.
Einde vergadering 22.00 uur.

Tijdens deze vergadering zullen o.a. enkele onderwerpen, zoals brandpreventie, noodpro-cedure, luchtruimstructuur KB worden toegelicht door sprekers die zich in deze materie hebben verdiept. Het is de bedoeling, op een nadere da-tum, op praktische wijze vervolg te geven aan de genoemde items.

Vliegtuigeigenaars die EBLE als thuishaven heb-ben worden verzocht de afschriften van geldige bewijzen van luchtwaardigheid / van inschrij-ving en van verzekering in de vliegtuigmap te doen, die in het clubhuis ligt.
Alle piloten moeten even controleren of een ko-pie van hun geldige vliegvergunning en van hun geldige medische keuring in het clubhuis aanwe-zig zijn.

Geert Lemmens

Rondje grote meren...



Bij wijze van pelgrimstocht voor vliegfanaten gingen we naar Oshkosh en omdat we dan toch daar waren meteen maar een vakantie eraan geplakt, waardoor de reis over de plas niet geheel voor niets geweest is, want Oshkosh viel tegen, wel groots en mooie shows maar qua vliegtuigen niets nieuws, allen veel TV schermen om in vliegtuigen in te bouwen, je vraagt je af waarom piloot en pax niet gewoon naar buiten kijken.

Verder bleek dat wij hier in Europa momenteel een grotere vrijheid hebben dan in de VS, wij kunnen zonder problemen de grens over, in Amerika is dat wat anders zoals later zal blijken. Maar ook qua vliegtuigen zijn wij hier beter bedeeft; bij ons heb je in de ULM klasse een keur van vliegtuigen, inclusief high performance, in de VS is ULM een eenzitter met een MTOW van 500 lbs, type DPM of houtje touwtje dus. Je kunt die wel zonder brevet vliegen. Al het andere valt in de LSA categorie, max tweezitter, fixed prop en fixed gear, niks high performance dus, en er is nog steeds een medical en brevet nodig. De rest valt onder FAR 23 of amateurbouw.

Je kon daar onze Dynamic zien met handen en voetjes vastgebonden.

We (François Adams en ik) hadden in Manitowoc, ca 80 km van Oshkosh, een C172 gehuurd, ruim genoeg voor 2 met bagage. De eerste dag meteen naar Canada, een stad even over de grens die Thunder Bay heet. Hier was te zien dat Canada veel meer op Europa lijkt dan de VS, inclusief hangeugd en graffiti.

De douane was correct maar wilde wel alles doorzoeken. In het hotel bleek dat ze daar in Canada een uur voorlopen op de VS, dus onze aan de douane doorgebelde aankomsttijd van 4 uur bleek dus in feite 5 uur te zijn.

De andere dag ging het verder naar een plaatsje dat Wawa heet, hier wilde ik de tent uitproberen wat na enig aandringen goedbevonden werd, de muggen waren er ook blij mee.

Wawa bleek mooi aan een meer te liggen en François heeft nog gezwommen, verder was er geen bal te doen. Gelukkig was er wel een redelijk restaurant, maar zuinig met het bier want dat is erg duur daar.

Op de vlucht naar Wawa blijkt hoe uitgestrekt en dunbevolkt Canada is; bossen, meren (en beren volgens de bordjes) zover je kunt vliegen, het watervliegtuig is populair maar ik moet er niet aan denken dat je daar een drijver beschadigt door een stuk drijfhout want je komt nooit meer weg.

Na Wawa ging het eerst naar een vliegveld dat Elliot Lake heet waar François erachter kwam dat hij zijn portemonnaie kwijt was. Alles doorzoeken en bellen met Wawa of zij hem niet konden vinden, steeds uiterst behulpzaam geholpen door de havenmeester. Uiteindelijk bleek hij gewoon in de tas te zitten. Enfin, verder naar de bewoonde wereld: Toronto.

Toronto heeft een vliegveld op een eilandje voor de kust liggen en daardoor ligt het vlak bij het centrum, maakten ze zoiets ook maar in Amsterdam. Het is aanvliegbaar voor gewone stervelingen, dus niet net als Londen City en het landingsgeld viel relatief nog mee.



De verkeersleiding had het nog even moeilijk met ons doordat ons gyrokompas bleek te vast te hangen.

Nu we weer in de beschaving waren hebben we meteen maar erg luxueus in het Hollyday Inn gelogeerd.

Toronto is best een gezellige stad met terrasjes langs de straat, dat zie je in de VS zelden. De CN tower is de bezienswaardigheid, maar omdat we toch al de hele dag de wereld van boven bekeken had het niet veel zin hem te beklimmen.

Na Toronto volgden natuurlijk de verplichte maar ook wel erg indrukwekkende Niagara Falls. Je mag daar niet lager dan 2000' en je moet een soort race pattern vliegen wat we 3x gedaan hebben. De rest heeft Jos al in een vorig nummer verteld, dus dat ga ik niet overdoen.

Daarna door naar Sarnia, gescheiden van de VS door een brede rivier, waar 's anderendaags de moeilijkheden pas begonnen. Maar eerst gelukkig nog een prettige avond in een gezellig restaurant met leuke serveersters.

We hadden natuurlijk ons eerst geïnformeerd over grenspassage met een privé-vliegtuig en het leek ons duidelijk, dus ik bel met US customs dat we eraan komen. Hij noteert onze namen en callsign en alles lijkt in orde totdat de man van het verhuurbedrijf mij belt op mijn GSM (ja, die werkte gewoon in de Amerika) dat we een bepaald formulier door moeten faxen, wat we natuurlijk doen waarop de beamte even later belt en onze nationaliteiten vraagt en of we het groene papiertje nog hebben. Ik vraag dus of hij het papiertje bedoelt waarop staat dat we dat af moeten geven aan de Canadezen bij grenspassage waarop hij zegt dat we dat eigenlijk hadden moeten houden en waarom we naar de VS willen (om het vliegtuig terug naar de eigenaar te brengen). Na een keer of tien heen en weer bellen waarbij de problemen alleen maar groter werden en ons uiteindelijk gezegd werd te voet de grens over te steken, vonden we het belachelijk worden en stonden we (in ieder geval ik) op het punt illegaal de grens over te steken en op



Toch niet zo ver van huis ...

een klein veldje te landen. Gelukkig kwam het verlossende telefoontje dat we mochten komen. Op het vliegveld van Pontiac bleek de douane-procedure 5 volle minuten in beslag te nemen en wandelden wij met nieuwe groene papiertjes uit het douanekantoor.

Het was wel erg warm, dus we besloten later op de dag verder te vliegen en te wachten in het kantoor van de FBO (Fixed Base Operator).

In de VS zijn vliegvelden gratis en men hoeft zich niet te melden bij een havendienst. Voor de briefing en vluchtvoorbereiding kan men terecht bij een FBO welke meestal ook niets aanrekenen voor hun service. Je kunt daar vaak ook een auto huren of men is bereid je weg te brengen, "courtesy car" heet dat. Via internet kun je het weer opvragen en vliegplannen maken. Er is ook vaak koffie of iets fris en vaak wat te eten (uit de automaat).

's Avonds zijn we verder gevlogen naar Athens, een klein grasbaantje op het platteland, er was niemand te zien maar na enige tijd komt er een figuur met een baard van een halve meter, blote bast en de Amerikaanse vlag om zijn hoofd, op

ons toe met de mededeling: "Hello, I am Leo".

Leo deed me sterk aan Frans Rutten denken. Hij woont op het vliegveld en heeft een hangaar met naast een hoop halve vliegtuigen ook een hele Piper Colt en een Ultracruiser, een ULM van flinterdun aluminium en een in tweeën gezaagde VW erop. Hiermee ging hij die avond nog een stukje vliegen en hij bood het mij ook aan, maar na inspectie van het getuig heb ik toch maar bedankt.

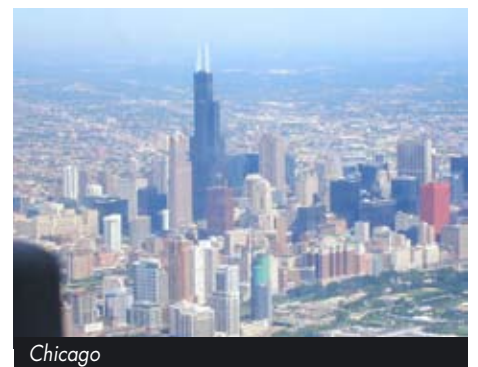
We mochten zijn pick-up truck lenen, die gewoon met de sleutels erop geparkeerd stond, en zijn daarmee in het dorp wat te eten gaan halen. De volgende dag heeft Leo ons mee uit genomen om te ontbijten.

Omdat dit veldje ons zo goed bevallen was besloten we voor de volgende dag weer zo'n veld uit te zoeken, het werd Union Mills, nadat we eerst nog de "Air Zoo" in Kalamazoo bezocht hadden.

De nadering was wat hoog en omdat aan het einde van de baan een schuurtje stond met in grote letters erop "PULL UP" hebben we dat maar gedaan, de 2e keer was het beter. Wederom was



Leo ...



Chicago

er niemand te zien maar een buurman bracht ons naar het huis van de eigenaar van het veld die niet thuis was. We hebben nog wat gewacht maar ik verging van de dorst en het werd donker dus ben ik water gaan halen en hebben we de tenten opgezet.

Even later kwam de eigenaar aangewandeld en hij leek niet blij met onze komst. Hoewel in de Airport Directory staat dat het vliegveld open is voor bezoekers en niet PPR had hij toch liever gehad dat we eerst gebeld hadden.

Maar de volgende morgen kwam hij wel met gebakken eieren aanzetten dus we stegen niet op met negatieve gevoelens.

De laatste dag van onze rondreis, na een tank-stop in Valparaiso, ging het verder langs de kust van Chicago met een geweldig uitzicht op de wolkenkrabbers naar New Holstein. Dat ligt eigenlijk vlak bij Manitowoc maar hier konden we het toestel netjes maken en de benzinerekeningen optellen voor de afrekening.

Nadat we het toestel afgeleverd hadden zijn we weer naar hetzelfde hotel getrokken als de nacht voor onze rondvlucht. Het bleek nu ineens veel goedkoper te zijn; toch de invloed van Oshkosh die zich zelfs op 80 km afstand nog laat gelden.

De volgende dag zijn we weer terug naar het vliegveld gegaan zodat François mij weg kon brengen naar Green Bay om de huurauto te halen die ons terug naar Chicago moest voeren. Hier bleek dat een magneet van ons vliegtuig niet meer werkte terwijl wij er de hele tocht geen problemen mee gehad hebben. We hadden nog meer geluk want we hebben de hele week blue sky gehad en op de avond dat we met de auto terug naar Chicago reden begon het te regenen.

Voor mij was het 15 jaar geleden dat ik in de VS was en 19 jaar geleden dat ik de buurt van Chicago was. Het is er net als bij ons een stuk drukker geworden maar ik heb de indruk dat de maatschappij qua moraal en criminaliteit niet zo aan het afglijden is als bij ons. Zelfs in de voorsteden van Chicago zagen we nergens rotzooi liggen, noch hanggroepen of graffiti. Wel veel bordjes die de weg wezen naar kerken. Natuurlijk was niet iedereen vriendelijk maar verreweg de meeste mensen waren erg behulpzaam en voorkomend en ook het verkeer was erg gediciplineerd en rustig. Misschien iets om over na te denken.

Wist u dat ...

- de werkdag 6 oktober weer tot veel opruimen verbeteractiviteiten heeft geleid,
- er op die dag een begin werd gemaakt met de renovatie/restauratiewerken van het clubhuis,
- ook het helpersfeest op zaterdag 13 oktober weer goed bezocht werd,
- er als altijd weer volop werd gedronken en ook de hapjes gretig aftrek vonden,
- iedereen heeft kunnen kennismaken met een wel heel aanwezige diskjockey,
- dit bij de oudere bezoekers niet altijd met evenveel enthousiasme werd ontvangen,
- er een prachtig boek over de geschiedenis van de Fouga is verschenen,
- voor de geïnteresseerden het boek te bestellen is via www.flash-aviation.nl,
- in Belize (Caribische gebied) de V3-HDN (een Cessna 172 van 1982) na 30.000 vlieguren eindelijk wordt stilgelegd,
- de N1899Q na een succesvolle Atlantische oversteek inmiddels via Canada in de USA is gearriveerd,
- de PH-BSF sinds kort met motorschade noodgedwongen aan de grond moet blijven,
- het te hopen is dat de schade snel hersteld zal zijn,
- er anders wel heel erg weinig clubtoestellen overblijven,
- de OO-GMD niet langer als clubtoestel wordt aangehouden en wordt vervangen door een Robin met registratie PH-SVL,
- er dus voor een aantal piloten een uitdaging ligt om op deze Robin DR400 te worden gelost,
- wereldwijd ernstige bedreigingen de kop opsteken ten aanzien van onze General Aviation activiteiten, zoals :
- er stemmen opgaan vanuit de milieubeweging in Amerika om AVgas te gaan verbieden,
- er volgens hen zou moeten worden omgeschakeld op loodvrije autobenzine of 83UL vliegtuigbenzine zonder lood (nog niet eens in productie),
- eveneens wordt verwezen naar de mogelijkheid van AGE85 (vliegtuigbrandstof met Ethanol) ondanks ernstige protesten hiertegen vanuit de FAA (zie ook Fly Over 17)
- ook weer in Amerika wordt geklaagd over de vele lijnvluchtvertragingen en dat GA voor een deel hiervoor aansprakelijk wordt gehouden,
- daarom (vooruitlopend op Europa?) daar mogelijke prijsstijgingen van AVgas en/of andere belastingmaatregelen gaan komen,
- al deze berichten geen goed nieuws betekenen voor ons aller-hobby,
- dat wij Jan Minoli van ganser harte feliciteren met zijn 60 jaar piloot zijn en zijn 33000 vlieguren.

How to fly ...



LEARN
WHAT YOUR
INSTRUCTOR
MEANS BY
THESE HAND
SIGNALS

Stom toevallig kwam ik onlangs in het bezit van een digitale versie van een "marketing-brochure" van Piper. Dit document uit 1946 is een brochure waarmee Piper in die tijd trachtte hun topproducten aan de man te brengen. Wat een verschil met de huidige reclame-uitingen... Vandaag is de verkoop van vliegtuigen gericht op technologie en prestaties. De toenmalige verkoop was er enkel op gericht om de grote massa aan te tonen dat vliegen "kinderspel" was en bovendien bereikbaar voor iedereen. De brochure vertelt letterlijk dat iedereen kan vliegen. Zelfs sportvliegen (lees acrobatie) werd toen in die advertenties aangeprezen als kinderspel. Zo vertelt de brochure op één bladzijde hoe je lazy eights en loopings maakt met een Piper Cup... Alvast deze pagina die duidelijk vertelt hoe je communiceert met een instructeur. Een versie van deze folder kan bij de redactie aangevraagd worden indien u dat wenst. Veel leesplezier...

Paul Paeleman



1. Shakes Stick and Points to Student
Student Take Controls



2. Taps Self on Head
Student Release Controls to Instructor



3. Instructor Opens and Closes Hand
Student Is Tense ... RELAX



4. Downward Motion of Palm
Toward Wingtip
Student Bank or Lower Indicated Wing



5. Upward Motion of Palm
Toward Wingtip
Student Raise Indicated Wing



6. One Finger, Circular Motion
Check Your Tachometer and
Throttle Setting



7. Instructor Taps Ear
Student Apply Rudder Right or
Left as Indicated



8. Instructor Points Right or Left
Student Change Flight Direction
as Indicated



9. Hand Extended with Thumb
Toward Student
Hold and Maintain This Heading



10. Upward Motion with Palm
Toward Student
Raise or Elevate Nose of Plane



11. Down Motion of Hand
Lower or Depress Nose of Plane



12. Hand, Palm Flat, in
Sweeping Horizontal Motion
Level Off or Maintain Altitude



13. Opening and Closing
Thumb and Finger
Check Altimeter



14. Taps Student on Head
PLEASE Release Controls to
Instructor

GOOD SHOW

Toen hij op 24 november 's namiddags alle voorbereidingen trof voor de landing op Sanicole stelde ons clublid Albert van der Hulst vast dat er problemen waren met het landingsgestel van zijn Cherry.

In plaats van de geruststellende drie groene lampjes lichtte dat van het rechter hoofdlandingsgestel niet op.

Clubgenoot Bart Verhees die in de onmiddellijke omgeving vloog werd verzocht even visueel te controleren en... kon enkele minuten later de cockpit gegevens alleen maar bevestigen.

Controlediensten werden ingelicht, het vliegveld werd ontruimd en de hulp van de brandweer van Leopoldsburg werd ingeroepen.

Toen alles klaar was begon Albert aan zijn noodlanding. Hij verkoos deze te maken met ingetrokken landingsgestel op de gras piste naast de 26 - 08. Op het gepaste ogenblik schakelde hij de motor uit en de twebladige schroef kwam mooi horizontaal tot stilstand. Hij stuurde het toestel zo vlak mogelijk naar de begane grond en slaagde er uiteindelijk in een perfecte buiklanding te maken.

Een beetje geluk, veel kalmte en een grote koelbloedigheid, gekoppeld aan een zeer groot vliegmanschap, hebben erger voorkomen. De schade aan het toestel is miniem en de platge-

Clublid Sanicole ongedeerd na **buiklanding** wegens defect aan vliegtuig



Piloot Albert Van der Hulst maakte zaterdag in Hechtel een geslaagde buiklanding, toen een landingswiel defect bleek. "Om de schade minimaal te houden, ben ik op een grasstrook naast de landingsbaan geland."

drukte grassprietten staan inmiddels alweer over-eind. Van harte proficiat Albert voor dit knap staaltje vliegwerk. GOOD SHOW!

Iets eerder en wat verder van huis, nl. in de USA, werd een ander clublid geconfronteerd met ongeveer dezelfde problemen en diende eveneens een voorzorgs (noodlanding) uit te voeren. Deze gebeurde met deels neergelaten landingsgestel en onder het waakzaam oog van de plaatselijke hulpdiensten.

Ook Erald de Hoog slaagde erin zijn Cessna Cardinal in deze moeilijke omstandigheden veilig, zij het met wat zwaardere schade, aan de grond te zetten.

Ook hij verdient onze welgemeende felicitaties en een GOOD SHOW. Momenteel schrijft hij zijn ervaring neer en heeft hij beloofd om het ganse verhaal uit de doeken te doen in ons volgend nummer.

Namens Sanicole
Francis

*Vele "P"s zijn belangrijk in bedrijven. Die vragen vaak een aparte aanpak en begeleiding. Denk aan **Processen**, **People**, **Project Management**, **Productiviteit**, **Procedures**... 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

People Productivity Process optimization
Performance Project Management 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

Wat is Algemene Luchtvaart of General Aviation (GA)?

Het begrip Algemene Luchtvaart wordt dikwijls verkeerd begrepen. Vaak krijgt het de naam Kleine Luchtvaart en wordt het nogal gemakkelijk in één adem gelijkgesteld aan Recreatieve Luchtvaart. Dit beeld is een misvatting want het recreatieve in de luchtvaart neemt slechts één vierde in van de totale activiteiten van de Algemene Luchtvaart en de Luchtarbeid.

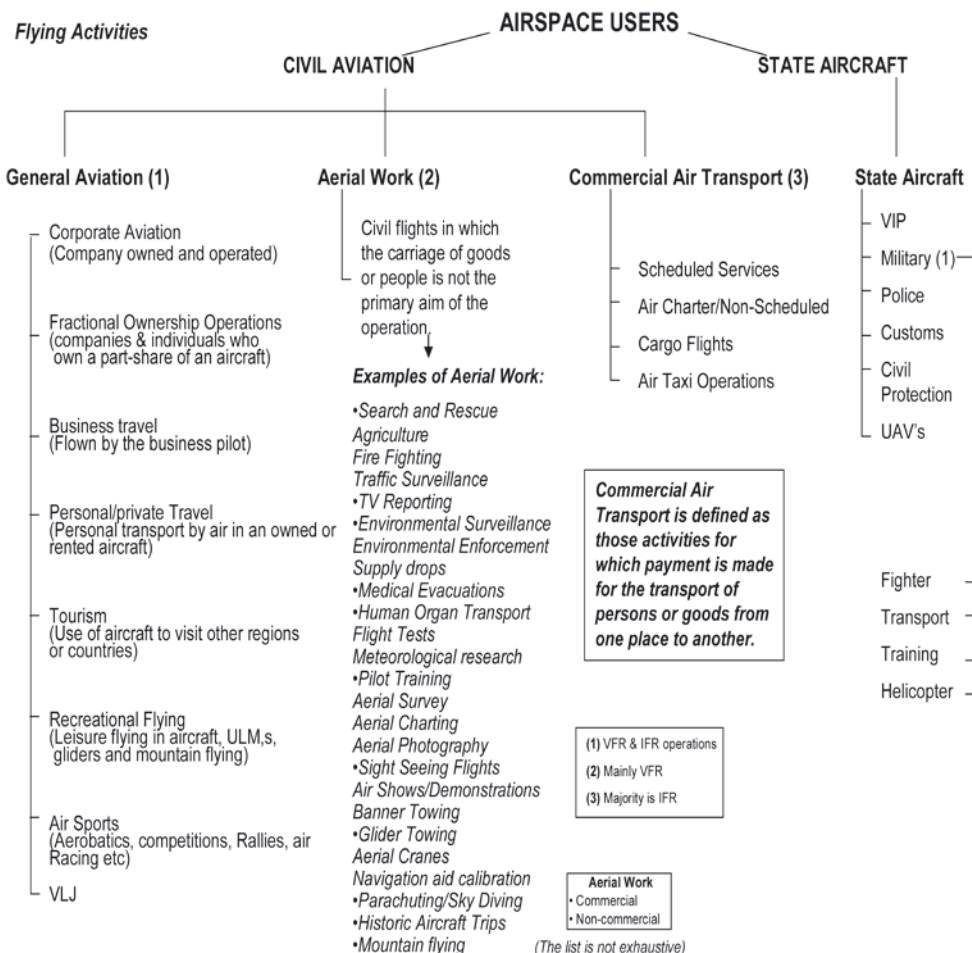
Om u enig idee te geven van wat er allemaal in de lucht rondvliegt, vindt u hierbij een voorbeeld van hoe de gebruikers van het luchtruim kunnen ingedeeld worden en dan kunt u deze definitie toetsen: "Algemene Luchtvaart is een vliegoperatie, anders dan commercieel luchttransport of luchtarbeid onafhankelijk van het vliegtuigtype, -grootte, -capaciteit of manier van voortbewegen."

Er kan ook gemakkelijk verwarring ontstaan tussen de begrippen "Commercial Aviation" en "Commercial Air Transport" (CAT). De Commerciële Luchtvaart bevat het commerciële gedeelte (eigenlijk het grootste deel) van de Luchtarbeid en het Commerciële Luchttransport, maar de CAT betreft alleen die vluchten die als hoofddoel hebben om personen of goederen van punt A naar punt B te vervoeren.

De ICAO (International Civil Aviation Organisation) heeft in de Conventie van Chicago (1944) de definities vastgelegd van Commercieel Luchttransport, Luchtarbeid en Algemene Luchtvaart. Maar zelfs met deze bepalingen blijft het soms moeilijk om bepaalde luchtactiviteiten te situeren.

Bronnen: - FLAG (Flemish Aerospace Group)
- IAOPA-EUR (International Aircraft Owners and Pilots Association Europe)
- ECCAIRS (European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems)

J. Verhaeren.



AGENDA 2008

Vliegveld gesloten

24 december 2007 t/m 4 januari 2008

Nieuwjaarsreceptie

6 januari 2008 17.00 tot 21.00 uur

Instructeursvergadering

24 januari 2008 19.30 uur

Havenmeestersvergadering

31 januari 2008 19.30 uur

Bestuursvergadering

14 februari 2008 20.00 uur

Pilotenvergadering

28 februari 2008 20.00 uur

Werkdag 1

8 maart 2008 09.00 tot 14.30 uur

Brandbestrijdingsoefening *

Oefening "Vliegtuig met problemen"

Bezoek Kleine Brogel *

datum nog niet bekend

Pastadag

5 april 2008

Werkdag 2

12 april 2008 09.00 tot 14.30 uur

Werkdag 3

21 juni 2008 09.00 tot 14.30 uur

Vliegveld gesloten (Open Dag Leger)

28 & 29 juni 2008

Vliegveld gesloten (Airshow)

14 t/m 22 juli 2008

Airshow

20 juli 2008

Rally

13 september 2008

Werkdag 4

4 oktober 2008 09.00 tot 14.30 uur

Helpersfeest Airshow

18 oktober 2008

Werkdag 5

25 oktober 2008 09.00 tot 14.30 uur

* Meer informatie over deze activiteiten volgt later.



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

