



Conquest II

Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel



8

nr
Tweede jaargang
September 2004



Woordje van de voorzitter ...

Laat me dit keer eens beginnen met onze redactie te feliciteren voor hun volgehouden inzet om ons allemaal goed geïnformeerd te houden over de gang van zaken in de club.

Kijkend naar de site van de club stel ik tot mijn grote vreugde vast dat er al 50.000 bezoeken geweest zijn op deze site "new look" waar Ton wat moois van gemaakt heeft en waarop alle clubinfo en schitterende foto's van de airshow staan (www.sanicole.com).

Terugblikkend op de zomer wil ik ook iedereen van harte danken voor de inzet bij de vliegshow die veel beter was dan vorig jaar. Dit is dan ook duidelijk een stap in de goede richting... Voor een deel dient de opbrengst om die van vorig jaar te compenseren. Het overige deel zal gereserveerd worden voor de broodnodige onderhoudswerkzaamheden.

September is traditioneel de maand van de jaarlijkse rally. Het ontgaat ons niet dat sommige teams zich al stiekem voorbereiden en dat Paul en co al hard aan het werken zijn om de rally alsmaar beter te maken. Wij hopen dan ook dat dit weer een grandioze clubdag mag worden.

We zullen op zo'n dag ongetwijfeld met z'n allen terugdenken aan onze goeie vriend Francois De Punder, die op zo'n pijnlijke manier van ons heengegaan is. In dat verband kan ik ook melden dat Geert in samenspraak met de familie een deel van zijn as heeft uitgestrooid in Bantheville. Daarbij was ook zijn vader aanwezig. Er zal daar ook een gedenkplaatje aangebracht worden.

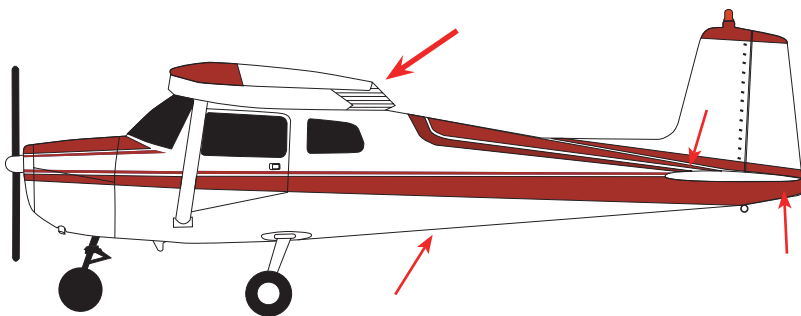
Wie mij wil mailen kan dat voortaan op het mailadres: nicole@sanicole.com

Veel lees- en vooral veel vliegplezier!

Nicole

Belangrijke informatie vanuit de club ...

Cessna 150 OO - WIX



Tijdens de jaarkeuring van de OO-WIX heeft men in de vleugels en in het horizontale staartvlak scheurtjes waargenomen. Eveneens staat men erop dat de knik in de romp wordt verstevigd. Deze beschadiging is echter al 20 jaar aanwezig. Tijdens de reparatie van het staartvlak constateerde men ook dat de laatste langsligger van het staartvlak is gebroken. Deze beschadigingen komen volgens de controleur zelden voor bij een C-150, maar vaker bij een C-150 Aerobat.

Amateurbouw

De Technische Directie van de Federale Overheidsdienst Luchtvaart laat amateurbouw vliegtuigen, ingeschreven in Nederland, toe om boven Belgisch grondgebied te vliegen, als aan volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Aanvraag richten aan de Federale Overheidsdienst Vervoer en Mobiliteit, Directie Technische Dienst (F.O.D.V. en M.).
- Kopie van bewijs van luchtwaardigheid, inschrijvingsbewijs en verzekeringsbewijs opsturen.
- 77 Euro storten.

Er wordt een ontheffing verleend om boven Belgisch grondgebied te vliegen. De ontheffing heeft een geldigheidsduur van 1 jaar. Gedurende dat jaar mag een vliegtuig 30 dagen boven Belgisch grondgebied vliegen.

Op het einde van de geldigheidsperiode van de ontheffing moeten de betreffende vliegdagen doorgegeven worden aan de F.O.D.V. en M.

Inhoud

1. Bij de cover:



Foto getrokken in Salzburg (Zwitserland) door Geoffrey tijdens zijn bezoek aan de Hangaar 7 van Redbull. Het toestel is een Alpha Jet.

- 2. Woordje van de voorzitter
- 2 - 3. Belangrijke informatie
- 4 - 5. OPS: Deel 2 Pocket FMS
- 6 - 7. Airshow
- 7. Wist U dat?
- 7. Jaarkalender
- 8 - 9. Geluidshinder
- 9. Remember?
- 10. Succes van de website

Redactie:

Francis Bensch, Paul Paeleman, Cees van den Hoek, Rob van Espen, Ton Kuypers, Jos Verhaeren, Geert Lemmens.

Aeroclub Sanicole

Kamperbaan 153, 3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39 – Fax 011/34 88 71
Web: www.sanicole.com – Mail: info@sanicole.com

Vliegtuigen die EBLE als thuishaven hebben

Van de vliegtuigen/ULM's/DPM's die EBLE als thuishaven hebben, behoort op het vliegveld aanwezig te zijn:

- Kopie van het Bewijs van luchtwaardigheid,
- Inschrijvingsbewijs,
- groene verzekeringskaart.

Op de balie in het clubhuis ligt een map waar alle kopies in moeten komen.

Audit van de D.G.L. aangekondigd voor oktober 2004.

Havenboek

Als eerder genoemde audit plaatsvindt controleert men ook het nieuwe havenboek. Nog steeds worden vluchten onvolledig ingevuld. Controleert u eens extra of u het havenboek steeds volledig invult.

Pilotenmappen

Sinds 2000 heeft ieder clublid dat met een club-instructeur heeft gevlogen een persoonlijk dossier in het clubhuis. In deze map dienen steeds een kopie van uw brevet en medisch attest aanwezig te zijn. Als u uw medische keuring hebt gedaan, vervangt u dan het oude attest in uw map. Indien er wijzigingen aan uw brevet zijn aangebracht vervangt u de kopie dan in uw map.

Vliegvelden

We hebben er twee vliegvelden bij in België.

EBST	St. Truiden	PPR
EBCF	Cerfontaine	PPR

Theoriecursus

De theoriecursus 2004 start eind september. Lesavonden zijn op donderdag.

Benzine

Een veelzijdig item in de vliegerij, dat soms niet de aandacht krijgt die het verdient.

In onze directe omgeving hebben wij in het verleden al te maken gehad met:

- water in de tanks van een vliegtuig, dat resulteerde in een noodlanding met herstelbare schade aan het vliegtuig.
- geslaagde noodlanding, zonder schade aan vliegtuig, door benzine gebrek.
- noodlanding met onherstelbare schade aan het vliegtuig ten gevolge van vapour lock. Dit is het ontstaan van een te hoge temperatuur bij foutief gebruik van autobrandstof.

Dergelijke onzorgvuldigheden komen de goede naam van de vliegerij niet ten goede.

Controleer voor iedere vlucht uw brandstof (in de ruimste zin van het woord) en zorg dat u uw vliegtuig na de vlucht op de parking zet met minimaal 1/4 in beide tanks.

Dat hoeft helaas niet hetzelfde te zijn als 1/4 op beide brandstofmeters. Check daarom voor vertrek de brandstof in de tanks met een dipstick.

F.I.

Geert Lemmens

We maken van deze gelegenheid graag gebruik om twee mensen extra te bedanken voor hun trouwe inzet. Juul Vangoethem voor zijn zeer gewaardeerde klussen en Frans Rutten voor zijn inspanningen om het gras steeds opnieuw kort te houden.

Heren, vanwege de ganse Sanicole-gemeenschap een zeer dikke en welgemeende merci voor wat jullie doen! ...

een klare kijk op mensen, middelen en processen

Ieder grafisch proces kan enkel succesvol zijn indien mensen de juiste middelen hebben, de kennis bezitten en in een goed uitgedacht proces functioneren. Als één van die elementen achterblijft loopt alles gegarandeerd fout.

C-Sharp is gespecialiseerd in de doorlichting van al deze elementen. Individueel maar ook hun onderlinge verbondenheid. Via een afdelings- of bedrijfsscreening worden deze zaken in kaart gebracht en gekoppeld aan mogelijke oplossingen. Trainingen, automatisatie en verbeteringen in hard- en software kunnen bijdragen tot het verbeteren van beoogde afdelings- of bedrijfsdoelstellingen. Change Management kan mee ondersteund worden op ieder IT-niveau.

Voor de begeleiding van alle grafische processen is know-how en expertise vereist. En die vind je bij C-Sharp...



C-SHARP

Schotelven 28
2370 Arendonk
Tel. 014/46 29 11
Fax 014/46 29 12

info@c-sharp.be
www.c-sharp.be



The map displays the Los Angeles metropolitan area with several airports highlighted. Key airports include LAX (Los Angeles International Airport), Burbank, Long Beach, and Van Nuys. Flight paths are indicated by colored lines (red, blue, green) connecting these airports. Distances and flight times are noted for various routes. For example, a flight from LAX to Burbank is marked as 100 miles and 1 hour. Other airports shown include Santa Ana, Orange, and Fullerton. The map also includes major highways and geographical features like the San Gabriel River and the Los Angeles River.

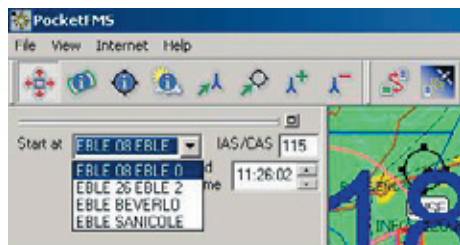
Information
ERAW 120820Z 25015KT 9999
FEW017 15/10 Q1016
==== TAFS ====
ERAW 120900Z 121019 25015G25KT
9999 SCT028
==== Long TAFS ====

Deel 2:

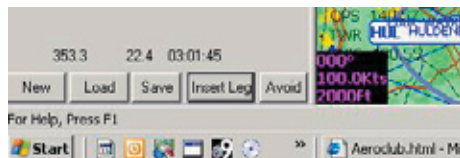
Pocket FMS, aan de hand van een vluchtvoorbereiding ...

Zoals beloofd wil ik in dit tweede deel iets dieper gaan en aan de hand van een vluchtvoorbereiding de werking van Pocket FMS wat verder toelichten. Ik maak even stap voor stap een vluchtvoorbereiding naar Oostende. Ongeacht of je nu met dit programma op een Handheld en uitgerust met een GPS wenst te gaan vliegen of niet, het programma is zondermeer interessant om te gebruiken in een vluchtvoorbereiding. Vandaar dit tweede deel rond Pocket FMS. Vooreerst wil ik toch even melden dat er sinds mijn vorig artikel heel wat veranderde aan de website (www.pocketfms.com) en het programma. Je ziet in ieder geval dat de makers het zeer ernstig nemen en heel wat tijd en moeite steken in de verfijning ervan. Zo kan je o.a. ondertussen ook zelf ingescande approachkaarten gebruiken in het pakket. Vergelijkbaar met de vroeger reeds besproken OziExplorer. Maar, dat is misschien iets waar later op kan teruggekomen worden. Dat hoor ik dan wel... Laat ons samen eerst die vlucht voorbereiden naar Oostende...

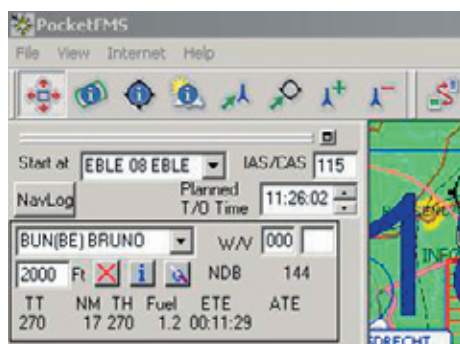
De eerste stap is uiteraard het opstarten van het programma. De software zal je vragen om aan te geven binnen welke FIR je vlucht zal plaatsvinden. Eenmaal opgestart begin je uiteraard met alle belangrijkste variabelen in te geven. Onder het menu "Internet" vind je de volgende keuzes: Get maps, Get Metars + Tafs, Get Terrain Elevation en Get Navdata (Afb.1). Doorloop één voor één deze opties. Door er op te klikken zal PocketFMS automatisch al deze respectievelijke informatie ophalen en beschikbaar krijgen om ze desgewenst te tonen op het scherm. Zo kan je vanaf dat moment (indien je het weer-info-icoontje hebt geactiveerd bovenaan ) op iedere plaats op de kaart de meteorologische informatie van die plaats gaan opvragen (Afb.2 en 3). Pas na deze stappen begint de eigenlijke vluchtvoorbereiding. Rechts op het scherm staat een lege ruimte waarin duidelijk een vluchtplan moet komen. Links bovenaan zie je "Start at..." Onderaan vind je "New" en "Load". Vermits we een nieuwe vlucht gaan voorbereiden kiezen we onderaan links "New". Door hierop te klikken verschijnt bovenaan een mogelijkheid om je vertrekpunt aan te geven.



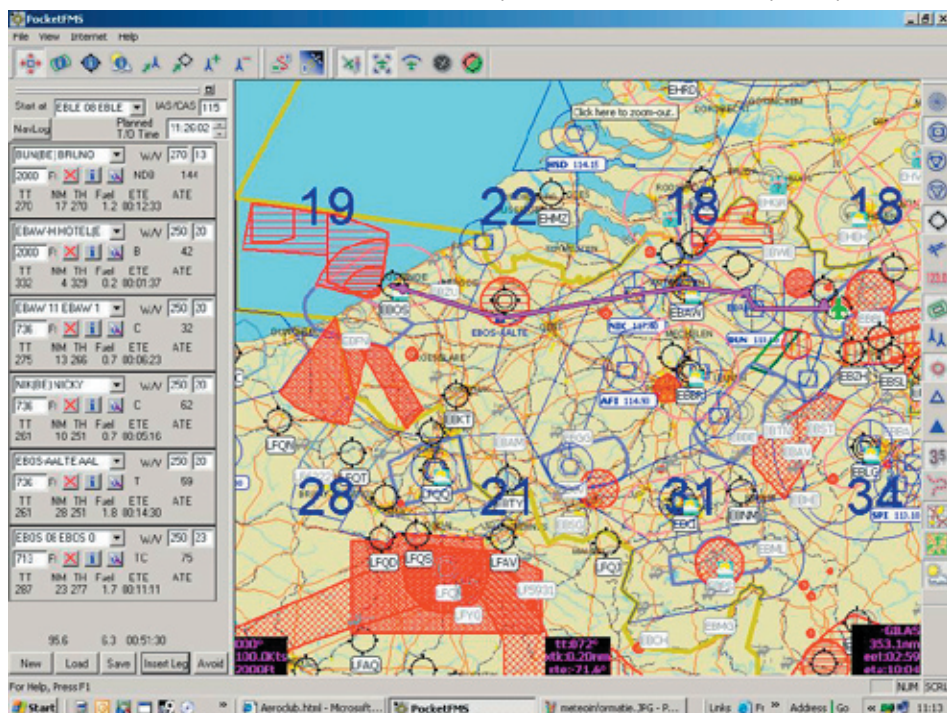
Typ in deze ruimte EBLE. Het pijltje rechts in de ruimte verradt meerdere mogelijkheden. Klik erop en je zal merken dat de beide runways als optie worden opgehaald. De geplande T/O Time wordt ingevuld en we zijn vertrokken. Via "Insert Leg" onderaan krijgen we de volgende mogelijkheid om een routepunt in te geven. We



typen daarin BUN om aan te geven dat we via Bruno willen vertrekken. Vermits we de meteoge-



gevens hebben opgehaald wordt hier automatisch al de juiste heading, afstand, fuelverbruik en ETE ingevuld. Uiteraard kan dit enkel indien je op voorhand had aangegeven met welk vliegtuig je de vlucht wenst uit te voeren. De basiseigenschappen van het toestel kan je ingeven in het menu File-Select Aircraft. (Zie Deel 1) De eerste keer vertrek je daar met de optie



"New" waarbij je de mogelijkheid krijgt om onder een eigen registratie alle belangrijkste karakteristieken en gegevens van het betreffende toestel in te geven. Vanaf dat moment houdt Pocket FMS hiermee rekening voor al zijn berekeningen. We gaan op dezelfde manier verder tot onze eindbestemming wordt bereikt. Pocket FMS zal tevens automatisch de meest relevante reportingpoints tussenvoegen. Merk op dat na iedere ingave op de kaart een lijn wordt getrokken van het ene punt naar het andere. Je kunt meteen ook merken waar je blijft en welke luchtruimen je doorkruist. Dat kan uiteraard bepalend zijn voor de hoogte die je wenst te vliegen op de desbetreffende track. Die kun je

je het later eventueel terug kan oproepen (dat doe je dan onderaan via de optie "Load"). Via een druk op de knop "Avoid" onderaan kan je Pocket FMS nog opdracht geven om bepaalde luchtruimen te omzeilen en in functie hiervan een automatische herberekening te maken...

So far so good... Het vluchtplan zal zich steeds herrekenen met de actuele meteogegevens die je oproept.

Bovenaan, net onder uw Departure Airport, bevindt zich een knop "Navlog". Een simpele druk op die knop opent een Browser waarin je het gedetailleerde vluchtplan kan bekijken. En, indien je dat wenst, druk je het gewoon even af...

VFR Navlog EBLE 08 EBLE 08 to EBOS 08 EBOS 08
Takeoff Date & Time : 12/09/2004 11:26Z

Leg	Description	NAV-AID	Ident	Freq	Dist	Obst (ft)	MSA (ft)	ALT	OAT (m/s)	QNH	IAS/CAS	TAS	Altitude	Air Dist	Fuel	Wind
EUNEE	BRUNO VOR-DME 110.60	ANT	113.50	107	14.6	1800	2000	16	10.4	115	119	EBCH	14.7	1.227013		
EBAW-H	HOTEL/EB	BUN	110.60	331	3.7	1800	2000	16	10.4	115	119	EBCH	16.0	0.225015/20		
EBAW-11	EBAW 11	ANT	113.50	278	0.7	1800	2000	16	10.4	115	119	EBCH	28.9	0.725015/20		
NICKIE	NICKY VOR-DME 117.40	ANT	113.50	262	11.6	1800	2000	16	10.4	115	119	EBCH	79.0	0.725015/20		
EBOS-AALTE	AALTER/EB	COA	110.05	170	16.1	2200	2000	15	10.7	115	116	EBCT	18.5	1.825015/20		
EBOS 08	EBOS 08	KOCK	114.50	53	9.7	2200	2000	15	10.7	115	116	EBCT	26.4	1.725015/20		
Total Trip Fuel															4.3	
Taxi & Departure (00:10 cruise estimate)															1.3	
Arrival & Taxi (00:30 cruise estimate)															1.3	
Fuel for longest distance to Alternate (00:00m)															2.5	
Fuel for Approach Alternate (00:10 cruise estimate)															1.3	
1 Hour Reserve Fuel															7.5	
TOTAL FUEL REQUIRED															26.1	

Leg	Magn Heading	FLIGHT TIME	TIME OVERHEAD	Magn Track	True Track	WCA	TRUE HEADSND	VARIATION	GROUND SPEED	DISTANCE	Internal	Accum
EUNEE	271	00:12:33	00:13	271	270	0R	270	1W	106	17.2	17.2	
EBAW-H	330	00:01:37	00:14	333	332	3L	329	1W	137	3.7	20.9	
EBAW-11	267	00:06:23	00:21	276	275	3L	266	1W	122	12.9	33.9	
NICKIE	252	00:01:16	00:26	262	261	10L	251	1W	117	10.2	44.1	
EBOS-AALTE	252	00:14:30	00:40	262	261	10L	251	1W	115	28.1	72.2	
EBOS 08	278	00:11:11	00:51	288	287	10L	277	1W	125	23.4	95.6	

dan ook weer links ingeven. Dat is uiteraard ook belangrijk voor het finale vluchtplan. Pocket FMS zal daarbij rekening houden met tijden en fuel om te stijgen en te dalen naar de gewenste hoogte. Helemaal onderaan hou je zicht op de totale vluchtduur en de gecumuleerde afstand. Eenmaal alles ingegeven bewaar je het vluchtplan onder een naam en op een plaats waar

Het onderste gedeelte van wat je te zien krijgt kan je openschuiven. En, daar bevindt zich een gedetailleerde WX-briefing die alle enroute me-

WX Briefing

Leg	Dist	Max Wind Tst	Long Tst
EUNEE	110.60	113.50	107
EBAW-H	110.60	110.60	331
EBAW-11	113.50	113.50	278
NICKIE	117.40	113.50	262
EBOS-AALTE	110.05	110.05	170
EBOS 08	114.50	114.50	53

teo-informatie overzichtelijk op een rijtje zet...

En of dit allemaal nu gedetailleerd genoeg is? Wel, dat laat ik aan jullie strenge blik over. Maar, persoonlijk zie ik weinig vluchtvoorbereidingen die zo ver gaan. Een feit is dat ik onlangs een vlucht maakte naar Baden-Baden waarbij ik mijn manueel uitgereken vlucht continu vergeleek met dit pareltje. En, ik vond tijdens die vlucht echt geen enkel foutje. Het was een plezier om met een dergelijke voorbereiding te vertrekken.

Voor de liefhebbers wil ik een dergelijke vluchtvoorbereiding best wel eens voordoen op een donderdagavond. Misschien voor een geïnteresseerd groepje? Tot dan....

Paul Paeleman

Succesvolle 28^e Sanicole Airshow ...

Onze vliegclub had dit jaar iets goed te maken op airshowgebied. Met een verjongde ploeg en een vernieuwd concept hoopten we op 7 en 8 augustus de harten van de luchtvaartliefhebbers te heroveren ... en met succes.

Er was dit jaar niet alleen de 28^e Sanicole Airshow, maar ook de eerste editie van de Belgian Wings Expo & Alles Kids Dag. Het was een nieuw project dat we wilden uittesten om enerzijds de jeugd aan te trekken en anderzijds alle bestaande luchtsporten in ons land eens samen te brengen. De organisatie liep zoals jullie weten in samenwerking met het agentschap K'X.

De ochtendregen was spelbreker op zaterdag, waardoor niet de gehoopte 2.000 bezoekers afzakten naar het vliegveld. Maar de ruim duizend kinderen die er wel waren hebben er met volle teugen van genoten. Naast de spelanimaties rond het podium, konden ze in de grote hangaar



kennis maken met alle luchtsporten. De toekomstige pilootjes oefenden op precisielandingen met een parachute en bouwden raketten die ze nadien zelf mochten lanceren.

Vanaf de middag was de hemel gevuld met verschillende soorten vliegende objecten: ultralights, modelvliegtuigen, para's, motorvliegtuigen, zwevers, parapentes, paramotors, ... En wat nog meer was, je kon deze sporten allemaal zelf eens uitproberen.

Om 15 uur was dan het moment aangebroken waarop alle kinderen in spanning gewacht hadden: het optreden van de M-Kids. De verwachtingen werden ruim ingelost, niet enkel bij de jongeren, maar ook bij de mama's en de papa's die enthousiast meezongen.



Na het optreden werden de activiteiten even onderbroken voor enkele oefenvluchten en de landing van de Harrier. Toen deze laatste de buurt nog even attent had gemaakt dat er wel degelijk een vliegshow zou plaatsvinden in Hechtel, gin-

gen de normale vliegactiviteiten weer verder tot de zonsondergang er een eind aan maakte.

Zondagmorgen bleef de regen gelukkig weg en begon de zon al zeer vroeg te stralen. Terwijl de eerste toeschouwers binnenkwamen, landden er reeds bezoekende vliegtuigen. Om elf uur startten Jos en Anne de commentaren in een inleidende talkshow, terwijl de paramotor van Sky Events zijn kunsten demonstreerde.

Om twaalf uur startte dan het voorprogramma met vluchten van Eddy Kerkhofs met de Yak 52 en George Matthuvis met de PC-7 alsook de voorstelling van de nieuwe Evolution en Fascination van de fabriek van Wolfgang Dallach.

Het hoofdprogramma werd magnifiek ingezet door een eerste doorvlucht van de Boeing 737 van TUI met als piloot ons clublid Danny Verreyken. Hiermee gaven we direct één van onze premières prijs. Het eerste blok van ons vliegprogramma stond in het teken van de opleiding met de Belgische Fouga Magister en de Engelse Tucano. Na de paradrop van onze vrienden van Schaffen was het tijd voor nostalgie.



In het teken van 60 jaar bevrijding werden de Spitfire en de B-25 Mitchel voorgevlogen. Beide vliegtuigen waren afkomstig uit Nederland, de Spitfire uit de historische collectie van de Luchtmacht en de B-25 uit de Duke of Brabant collectie.



Na de ondertussen bekende reddingsactie van de piloten van het 40^e, konden we de eerder gesignaleerde Boeing 737 nogmaals bewonderen. Hij vloog bijna geruisloos voorbij en keerde terug naar Zaventem om de volgende lading vakantiegangers naar het zonnige Zuiden te brengen.

Toen was de tijd gekomen om onze oorstopjes boven te halen, want het Jet-Power hoofdstuk begon. Achtereenvolgens zorgden de F-16 Tiger Formatie, de Hawk, de Jaguar, de F-86 Sabre, de Mirage 2000 en de Duitse Tornado voor vuurwerk. En wie dacht dat het beste toen voorbij was, had het helemaal mis...

De F-16 in de static display was een opmerkelijke verschijning, maar de twee RAF Harriers die aan de andere kant van de hekken stonden te pronken trokken de meeste aandacht. Chris Margiotta startte om half vijf zijn motor op de Hechtelse Heide en liet iedereen in verbazing achter. Eén ding was zeker, de Harrier was zondermeer dé sensatie van de dag. En als het van Chris afhangt, is dat volgend jaar weer het geval...





De show was na de Harrier echter nog niet gedaan, want het spektakel bleef maar komen en ditmaal van onze Amerikaanse vrienden van de A-10. Het orgelpunt werd gezet door John Vandebosch. Hij demonstreerde met zijn F-16 de kracht en de degelijkheid die onze airshow had teruggevonden en die we ook in de toekomst zullen blijven uitstralen.

De kritieken in de media waren lovend, de publieke opkomst goed en de financiële eindbalans positief. Het enige wat we kunnen doen is blijven verder werken, zodat onze 29^e editie volgend jaar, op zondag 7 augustus 2005 een even groot succes wordt als de show van dit jaar!

Geoffrey Buekenberghs



Wist u dat ...



- het nogmaals is gebleken dat het regelmatig trainen van de emergency-procedures voor alle piloten van LEVENSBELANG is. Het kan ons allemaal eens overkomen !
- vliegtuigen en vogels niet altijd goed met elkaar overeenkomen. Dit heeft ons clublid Lieven Buysse met zijn Yak ondervonden. Tijdens take-off op Zwartberg kwam hij met zijn Yak in "aanvaring" met een grote groep plotseling opvliegende spreeuwen. Hiervan overleefde er een 75-tal deze vlucht niet. Gelukkig kwam Lieven er met zijn toestel beter van af. Hij kon terugkeren naar het veld en met enkel schade aan het toestel de vlucht beëindigen,

- de Airshow dit jaar een groot succes was,
- er weer een groot aantal leden en overige helpers zich hiervoor hebben ingespannen,
- ook het weer uitstekend heeft meegewerkt,
- de Kinderdag door alle deelnemers en bezoekers als zeer positief werd ervaren,
- Philippe Peremans zijn eerste solovlucht met succes heeft volbracht,
- ook Jan Huysmans zijn eerste solovlucht vakkundig heeft uitgevoerd,
- zowel Stefan Kumpen, samen met Bart Verhees alsook Luc Dams samen met Jean Vanbruysegem geslaagde noodlandingen hebben uitgevoerd. Mede dankzij het correct uitvoeren van de voorgeschreven procedures hebben zij het er zonder verwondingen kunnen afbrengen,

JAARAGENDA

Zaterdag 23 oktober 2004

Helpersfeest Airshow

**25 december 2004 tot en met
7 januari 2005**

Sanicole is gesloten ...



- dat Bart Verhees zijn eigen ontworpen en gebouwde toestel een eerste vlucht heeft gemaakt (herinner u het artikel waarin Bart hierover vertelde en... de eerste grondproeven op de herdenkingsdag van 100 jaar gemotoriseerde luchtvaart ... (Zie foto's pag. 9)
- er onduidelijkheid bestaat over het al dan niet voltanken van de vliegtuigen bij het einde van de dag. Om technische reden is het beter om de kisten met volle tank weg te zetten (i.v.m. condens in de tank). Volle tanks kunnen uiteraard ook problemen opleveren i.v.m. Weight & Balance voor een volgende vlucht... Als algemene clubregel geldt daarom: NIET voltanken als het toestel in de hangar wordt gezet aan het einde van de dag.

De geluidshinder is niet dezelfde voor iedereen.

Het gejam van een hond, heel de dag, omdat zijn baas niet thuis is; het geronk van de grasmaaiers in de buurt die om de beurt aanslaan; het geruis van het verkeer op de autobaan en het viaduct, dag en nacht; het gebonk van een fuif tot in de vroege ochtenduren; de decibels van opstijgende en landende vliegtuigen; deze kunnen allemaal de oorzaak zijn van geluidsoverlast en de al dan niet daaruit voortvloeiende ergernis. De actueel meest besproken geluidshinder is wel deze van de omgeving van de luchthavens. Omwoners, politici en media, deskundig of niet, willen er hun zeg over hebben. Er wordt door en naast elkaar gepraat, met het gevolg dat er veel onzin en foutieve, zelfs leugenachtige informatie de wereld wordt ingestuurd.



Nadering van de 25L te Erps-Kwerps op 26/09/99.
(Foto Jos Verhaeren)

Op de radio hoor ik een politicus vertellen, dat men de nachtvluchten beter zou verbieden over heel Europa. Een ander hoor ik verklaren dat, wat hem betreft, de luchthaven van Zaventem volledig mag gesloten worden. Zulke uitspraken geven mij een gevoel van onmacht en weerloosheid. Wanneer ik bovendien vaststel dat in gesprekken met vrienden en zelfs familieleden argumenten zoals: "Eén kilometer autoweg leidt naar nergens; één kilometer startbaan voert u heel de wereld rond" of "Als men een huis koopt, koopt men ook zijn omgeving", bij hen niet aanslaan, dan is elke discussie over de voor- en nadelen van een luchthaven zinloos.

Wat blijft er dan nog over om de luchtvaart te verdedigen?

De problemen rond geluidshinder van vliegtuigen zijn beginnen te groeien rond het jaar 1970. In 1978 was het al een ernstig probleem in Engeland. Dit bewijst het volgende artikelje uit het maandblad "FLIGHT International" van 1 april 1978.

"I see that FLIGHT has again donated several of precious column inches to that noisy mob from the noise-abatement industry. Might I suggest the formation of BANG (Ban Anti-Noise Goons)? This group would program its computer with the name of every person who has ever complained about aircraft noise. As soon as any of them appeared on an airline passenger list they would automatically be rejected."

mob: gepeupel
noise-abatement industry:
geluidsverminderingindustrie
goon: (dialect) dommerik

Het is een leuke gedachte en ze is misschien zelfs terecht in de gevallen waar actievoerders en vakantiegangers dezelfde personen zijn. Maar op deze manier spot men met zijn tegenstander en wordt het meningsverschil niet kleiner.

Een betere manier om zich te verdedigen tegen onrechtmatig uitgesproken verwijten naar de luchtvaart, wordt ons aangewezen door het "Platform Nederlandse Luchtvaart", afgekort: PNL. Deze vereniging ter verdediging van de luchtvaartactiviteiten en hun infrastructuur, werd in de jaren negentig opgericht vooral onder de impuls van de heren Jan Cocheret en Benno Baksteen. De vruchten van de inzet en het werk van voorzitter Baksteen en zijn medewerkers werden de laatste jaren meer en meer zichtbaar. Tegenwoordig is het advies van het luchtvaartspecialistenforum betreffende allerlei luchtvaartproblemen onmisbaar geworden voor media en overheid. De werkwijze van het PNL steunt op wetenschappelijk onderzoek en informatieverlening. Algemeen stelt het PNL dat geluidshinder meer is dan het aantal decibels; er zijn ook sociale en psychologische factoren die een belangrijke rol spelen bij het ontstaan van geluidshinder. Het zijn deze factoren die men op een wetenschappelijke manier grondig wil onderzoeken. Zo komt het voor dat een luchthavenarbeider minder geluidshinder ondervindt dan een omwonende die niet op de hoogte is van datgene wat de luchtvaart omhelst.

Hierbij sluit het tweede punt aan: informatieverlening. Op initiatief van PNL werd professor Dr. Pieter Jan Stallen benoemd tot bijzonder hoogleraar in de toegepaste psychologie van de geluidshinder aan de universiteit van Leiden. Hij hecht veel belang aan de betrokkenheid van alle belanghebbende partijen in de luchtvaartproblematiek en aan het op tijd verschaffen van de exacte informatie.

En wat gebeurt er in België en Vlaanderen?

In Wallonië schijnt het probleem van de geluidshinder minder acuut te zijn en wordt de luchtvaart vanwege de Waalse overheid fors gesteund. In Vlaanderen gebeurt eerder het tegenovergestelde.

Gelukkig is er ook in Vlaanderen een groep mensen werkzaam, -zij het in mindere mate duidelijk dan in Nederland-, om luchtvaartonvriendelijke maatregelen vanwege de overheid af te remmen en indien mogelijk om te buigen. Deze vereniging noemt zich: "STUURGROEP VLEGEND VLAANDEREN" en heeft als voorzitter de heer Jo Van de Woestijne. Terwijl deze vereniging nu eerder plaatselijk actief is, heeft zij toch de bedoeling om een volwaardige gesprekspartner te worden in een permanent overlegorgaan op het niveau van de Vlaamse Regering en van alle betrokken ministeries en administraties. Ook hier zien we een streven naar deskundigheid en overleg bij het behandelen van luchtvaartproblemen.

Hoe kunnen wij nu als vliegenier onze bijdrage leveren tot het verwezenlijken van een luchtvaartminnende wereld?

- Laat het wetenschappelijk onderzoek en overleg over aan diegenen die erin onderlegd zijn.
- Daag de tegenstander niet uit, plaag hem niet. Vermijd veelvuldig en laag vliegen boven bebouwde kommen en grote menigten, als dat niet nodig is.
- Daarentegen, promoot de luchtvaart op uw persoonlijke manier. Vertel aan familie en vrienden, buiten de club, over uw vliegervaringen. Praat over medische en technische keuringen, in- en uitvliegroutes en veiligheidsprocedures. Leg hen uit hoe u uw weg terugvindt in de lucht en waarom u bij bepaalde weersomstandigheden niet vliegt. Wijs hen op de technische vooruitgang die voor een groot deel een gevolg is van de luchtvaartontwikkeling en waarvan wij in het dagelijkse leven het nut ondervinden. Luchtvaart betekent niet rondjes maken en lawaai produceren. Zij betekent kennis en inzicht, oefening en discipline; dankbaar gebruik maken van de eigenschappen van de fysica en haar wetten respecteren. Met eerbied communiceren met de onzichtbare krachten der natuur: dat is vliegen.
- Laat uw geestdrift voor de luchtvaart uitstralen. Spreek en schrijf over uw gevoelens en deel uw vreugde en ontgoocheling mede. Want uw gevoelens zijn even echt en evenzeer werkelijkheid als deze van uw gesprekspartner. Als voorbeeld en aanmoediging wil ik besluiten met een gedicht dat verscheen in: "AOPA NETHERLANDS BULLETIN" (nr. 187, mei/juni 1999) en geschreven werd door mevrouw Janny Buring uit Eelde, een luchtvaarthouder.

Beleef de geluiden

Wat geluid betreft, woon ik zeer centraal ik hoor gezellige bootjes op het kanaal de goederentrein dendert in de verte en vogels geven gratis hun concerten.

's Morgens, als ik wakker word hoor ik de trucks van 't bloementransport de veiling is een drukte van belang vooral op zaterdag, als ik er zelf rondhang.

Op de belt daar draait een kraan mensen voeren hier hun afval aan maar bovenal treft mij de weelde m'n voortuin, dat is vliegveld Eelde.

De jumbo's geven geen problemen wéér was ik te laat met foto's nemen maakten ze maar wat meer geluid dan leefde ik me helemaal uit.

Wat zou ik die reus graag vangen als hij boven 't huis en stal blijft hangen maar de 747 scheert over m'n hoofd en nog even, en m'n "tuinverlichting" dooft.
(Janny Buring)

De schrijfster woont onder de aanvliegeroute van het vliegveld Eelde. Uit haar gedicht blijkt duidelijk dat zij weliswaar een geluidsbelasting ondergaat, maar geen geluidshinder ondervindt, wel het tegendeel!

De geluidshinder is niet dezelfde voor iedereen.

J. Verhaeren.

Remember ..?



Op dinsdag 31 augustus 2004 maakte ons clublid Bart Verhees een geslaagde 1^{ste} vlucht met zijn zelfgebouwde delta vlieger. Dit leverde hem een voorlopig luchtwaardigheidsattest op. Hier bovenop krijgt hij van de ganse Sanicole vliegclub een dikke proficiat en de wensen voor alle verdere succes met dit project.

Op het vliegveld van Peronne (Frankrijk).
Met dank aan Karel Vranken voor deze unieke foto's...

AVIA

BRANDSTOFFEN - TANKSTATION
NEYENS & GYSEN
bvba

Nieuwstadpoort 43/1, 3960 Bree
Tel.: 089/46.12.65 - Fax: 089/48.16.51

*Energie met een warm hart
voor iedere klant*



Over onze Website ...

De website van Sanicole is inmiddels alweer een tijdje in de lucht. Het is gebleken dat dit medium een zeer belangrijke bron van informatie is voor zowel clubleden alsook bezoekers aan de club en vliegfanaten in het algemeen.

Summary by Month										
Month	Daily Avg					Monthly Totals				
	Hits	Files	Pages	Visits	Sites	KBytes	Visits	Pages	Files	Hits
Sep 2004	5983	4249	906	74	498	1978225	1043	12684	59495	83770
Aug 2004	52364	35529	7929	413	8679	22285999	12808	245814	1101425	1623305
Jul 2004	23709	15476	3572	261	5386	7767870	8105	110744	479772	734988
Jun 2004	12237	8386	2002	147	2411	2978857	4437	60062	251593	367120
May 2004	4185	2882	835	83	1321	1247308	2598	25890	89343	129741
Apr 2004	1790	930	401	62	824	750224	1876	12054	27908	53713
Mar 2004	709	362	180	38	252	313694	1200	5606	11252	21997
Feb 2004	229	126	86	30	68	109416	874	2499	3680	6642
Jan 2004	164	70	56	29	42	36175	921	1741	2172	5094
Dec 2003	35	3	29	24	8	2448	752	927	100	1111
Nov 2003	27	0	27	24	1	0	721	825	0	825
Oct 2003	27	0	27	24	1	0	744	851	0	851
Totals						37470216	36079	479697	2026740	3029157

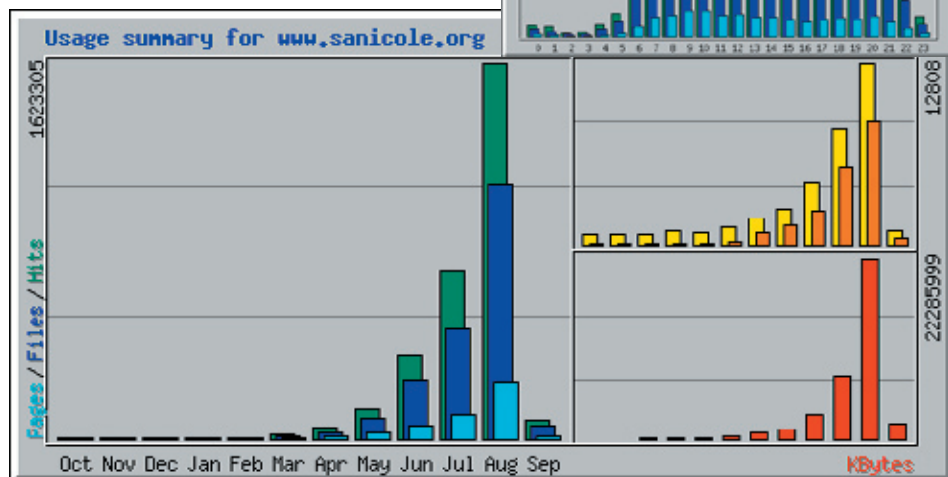
14 september 2004: 50.867 bezoekers op de homepage sinds 7 juli 2004...

Begin juli kreeg ik de vraag van één van de leden, hoeveel bezoekers er op de site kwamen. Daarom heb ik een teller op de homepage geplaatst en het resultaat was verbluffend...

In iets meer dan 2 maanden telden we meer dan 50.000 bezoekers.

Uiteraard was onze airshow de aanleiding voor dit bezoekersaantal, maar het is toch leuk om te zien dat ook erna nog steeds bezoekers komen op onze "virtuele vliegclub".

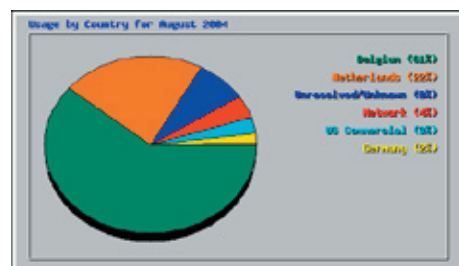
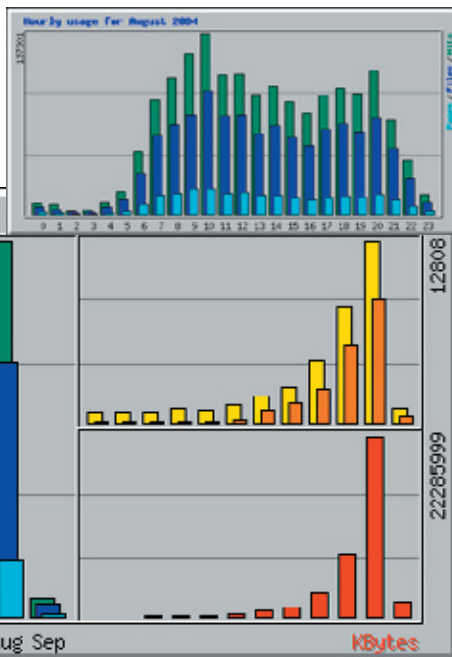
Zoals onderstaande grafiek laat zien, hadden we echt de piek naar de airshow toe, maar ook ervoor en erna kunnen we leuke cijfers laten zien: de site is inmiddels bijna 500 Mb groot, en de hoeveelheid data die in augustus over de lijn werd getransporteerd ging over de 2 Gb aan data... indrukwekkende cijfers dus...



De tabel die u terugvindt bovenaan de volgende kolom geeft de statistieken aan van onze provider (www.newlink.be), de teller die op de pagina staat geeft een heel ander getal aan. Dit heeft te maken met wat er precies geteld wordt.

Op de homepage van www.sanicole.com staat een teller die iedere keer wordt verhoogd met 1, zodra een browser wordt opgestart en naar deze eerste pagina toe browsed. Dit geeft dus alleen maar aan dat men vaak op onze site komt. De teller(s) van de provider gaan een heel stuk verder: deze tellen niet alleen de homepage, maar ook op welke pagina's men nog meer geweest is, via welke site men op onze site is terecht gekomen, op welke pagina men onze site heeft verlaten, etc.

De grafiek met daarin het dagelijkse gebruik in augustus... Het aantal bezoekers per uur in augustus... En zelfs vanuit welk land men onze site heeft bezocht in augustus...



Hits: Som van alle bekeken pagina's + afbeeldingen (Een pagina met 3 foto's telt voor 4 hits).

Pages: Som van alle bekeken pagina's

Files: Som van alle bekeken pagina's per gebruiker per sessie

Maar genoeg cijfers en statistieken voor nu: www.sanicole.com leeft en wordt zeer goed bezocht!

Ik wil iedereen uitnodigen om de website op regelmatige basis te bezoeken. Hij wordt bijna wekelijks geupdated met clubnieuws of wetenswaardigheden. De foto's van de afgelopen airshow staan online, inclusief 4 bijzonder indrukwekkende filmpjes, waaronder de demo van de Harrier... De moeite waard dus.

Ton Kuypers
Webmaster Sanicole



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

ANTWERP AIRPORT

Styl Aviation

GENERAL MAINTENANCE

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

DELIVERY OF

New and 2nd hand engines & Spare Parts

GARAGING OF AIRCRAFT

OVERHAUL AND REPAIR OF ENGINES:

Lycoming, Continental,
Rolls-Royce, Franklin

MAGNETOS:

Slick, Bendix

ALTERNATORS, STARTERS:

Prestolite, Ford, Cessna

CARBURATORS:

Marvel Schebler,
Facet, Precision

P. Box 34 - Antwerp Airport - 2100 Deurne - Tel.: 03/322 75 22 - Fax: 03/322 33 58 - Hangar 5



PILOT SHOP

a pilots' dream ...

Jeppesen DataPlan
Mr Surface Wx Prog (Sfc-FL240)

OPENINGSUREN van de SHOP

dinsdag t/m vrijdag van 14:00 tot 18:00 uur

zaterdag van 12:00 tot 16:00 uur

zondag en maandag gesloten

GPS

Kaarten

Headsets

(Studie-)boeken

Airplane models

Pilot-accessoires

Flight simulation

PDA Aviation solutions

Receivers - Transceivers

Voor meer informatie:
Ron Lambriex
Clublid Sanicole

Luchthavenlei 1 • Bus 72 – B-2100 Deurne Airport
Tel.: 03/285.66.56 • Fax: 03/285.66.57

Email: ttpilotshop@skynet.be
Web: www.ttpilotshop.com