

revue - KLE



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

9

nr
Derde jaargang
December 2004



Woordje van de voorzitter ...

2004 is voor onze club een jaar geweest, waarin we met vereende krachten sterk naar buiten zijn getreden. Wij zijn erin geslaagd om de tegenslag van 2003 om te buigen in een stijgende lijn. De basis van de geboekte successen is te vinden in een enthousiaste clubgeest, die voor een deel door de jeugd van onze club is gestimuleerd.

We hebben een geslaagde eetdag georganiseerd, de alles Kidsdag is qua opzet een succes geweest. Jammer genoeg werkten de weergoden ons tegen. De Airshow is een groot succes geweest. We hebben onze toeschouwers met een voldaan gevoel naar huis laten gaan. Ze hebben weer vliegbewegingen vanaf ons veld kunnen zien. We hebben ze een spetterend vliegprogramma voorgeschoteld, met de onvergetelijke Harrier-display. De muzikale omlijsting is op verzoek van het publiek geschrapt uit het programma. Kortom een goede basis voor 2005.

De Sanicole Rally mag zeker niet vergeten worden. Deze is op hoog niveau ingezet en inmiddels uitgegroeid tot een vaste activiteit op onze kalender.

Ook de vliegweek in Nuits-St.-Georges is zoals gewoonlijk een waar succes geweest. Veel vliegen in een zonnige omgeving is het juiste recept om de uitstap te laten slagen. Daar hebben de deelnemers dan ook gretig gebruik van gemaakt.

Na het roeren van de loftrom ontkom ik er toch niet aan om te moeten bekennen dat ook onze clubleden de gevolgen van de economische teruggang ondervinden. Dat uit zich in het teruglopend aantal vliegreizen die gemaakt worden. Bij twijfelachtig weer annuleert men de boeking sneller dan voorheen en bezoekt men de club niet. Dit komt niet alleen het vliegen niet ten goede, maar ook de clubinkomsten en de sociale elementen komen in het gedrang.

Binnen onze club wordt er naar uitbreiding van luchtvaartdisciplines gezocht die het onderbenutten van de infrastructuur compenseren, bijvoorbeeld parachutisten en spotters opnemen in onze club. Van deze ontwikkelingen houden wij u op de hoogte.

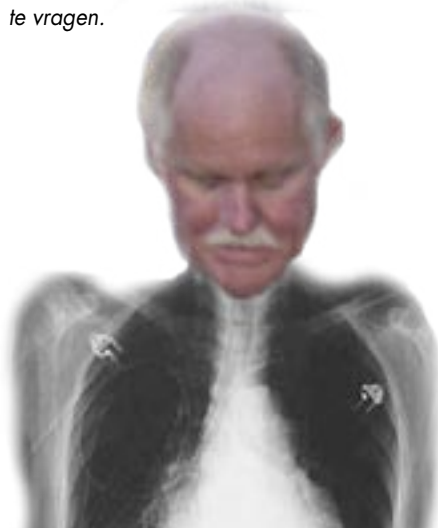
Wij stappen met veel vertrouwen naar 2005 en wensen u prettige dagen en een gezond vliegjaar toe.

Nicole

Medische Keuring

In Fly-Over 5 heb ik iets geschreven over de vliegmedische keuring in Nederland en de daaraan verbonden kosten.

Dit jaar heb ik de proef op de som genomen door in België een vliegmedische keuring aan te vragen.



Via een vlieg vriendje kreeg ik een naam, adres en telefoonnummer van een arts in Hasselt die bevoegd is deze keuring uit te voeren.

Ik heb deze arts gebeld en hem de nodige informatie gevraagd.

Inderdaad met de nieuwe JAR-FCL is dat mogelijk. De keuring vindt plaats bij de arts thuis (zijn praktijk) en in de avonden.

De keuring wordt gedaan volgens de geldende richtlijnen en indien de arts de mening is toegedaan dat er geen medische bezwaren zijn dan wordt direct de medische verklaring afgegeven (ambachtelijk handwerk zoals de arts dat noemde).

Verder stuurt de arts dan zijn bevindingen naar de RLD ter informatie. Dit wordt dan opgenomen in je persoonlijk dossier naar ik aanneem. Kosten € 80,-

Zoals u zich wellicht kunt en zult herinneren heb ik vorig jaar november € 199,- betaald voor het

Inhoud

1. Bij de cover:



Foto genomen bij Sanicole tijdens een feest van Piet Tamborijn. SV-4 van Antwerpen.

2. Woordje van de voorzitter
2. Medische Keuring
3. Jaarkalender
4. OPS: Carburator voorverwarming
5. Vapour Lock
- 6 - 7. Karel Vrancken, Europa Story
7. Wist u dat...
8. Sukkel en Sakker
9. Een jongensdroom
10. Belangrijke clubinformatie
10. Kerstwensen Redactie

Redactie:

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

Aeroclub Sanicole

Kamperbaan 165, 3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39 – Fax 011/34 88 71
Web: www.sanicole.com – Mail: info@sanicole.com

verkrijgen van hetzelfde resultaat nl. een medische bevoegdheid.

Er werd een afspraak gemaakt voor dinsdag 23 november om 19:00 uur.

Ik kreeg een bevestiging van de gemaakte afspraak thuis gestuurd, een in te vullen vragenlijst en een routebeschrijving plus de kosten voor de keuring.

Al met al een zeer prettig contact met een zeker zeer prettige prijs. Voor het verschil kan ik weer een uurtje vliegen en dat doen we het liefst. Mochten er meerdere vliegers met een Nederlands brevet hier meer over willen weten, zijn gegevens zijn bekend bij de redactie.

Rob van Espen

JAARAGENDA 2005

23 t/m 31 december 2004

Gesloten

1 t/m 7 januari 2005

Gesloten

16 januari 2005

Nieuwjaarsreceptie 17.00 - 21.00u.

3 Februari 2005

Bestuursvergadering 19.30 u.

5 Februari 2005

Pilotenvergadering 17.00 u.

19 en 20 Februari 2005

Clubuitstap Londen 05.00 u. (Zie website)

19 Maart 2005

Werkdag 09.00 - 16.00 u.

9 April 2005

Opendeur / Eetdag

28 Mei 2005

Werkdag 09.00 - 16.00 u.

31 Juli 2005

Instructiebijeenkomst helpers airshow 14.00 u.

6 Augustus 2005

Alles Kidsdag

7 Augustus 2005

Airshow

11-18 Augustus 2005

Vlieguitstap

17 September 2005

Rally

20 September 2005

Bezoek Cambrai

10 Oktober 2005

Werkdag 09.00 - 16.00 u.

22 Oktober 2005

Helpersfeest 19.00 u.

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

De OPS-Corner, Carburator Voorverwarmer

*De zomer is voorbij en het najaar is begonnen.
De winter staat er weer aan te komen.
Tijd voor een, voor velen misschien overbodige,
herhalingsoefening.
CVV staat voor Carburator VoorVerwarmer.*

Met de aankomende vochtige en koude periode wat theorie. We weten uit ervaring dat de ene dag de buitenlucht vochtiger is dan de andere dag.

Hoe we het ook wenden of keren, die lucht stroomt de carburateur binnen. In de venturi-ruimte wordt de luchtsnelheid verhoogd en de druk zal verlagen. Resultaat: afkoeling van de venturi-ruimte.

De benzine welke via de sproeier in de venturi-ruimte komt zal ook verdampen wat ook afkoeling tot gevolg heeft.

Voor verdamping is warmte nodig. Deze warmte wordt onttrokken aan de venturi-ruimte en brandstof.

Het benzine/luchtmengsel kan door bovengenoemde processen zo'n 18°C afkoelen.

Indien de buitenlucht vochtig is, bij 60% relatieve vochtigheid en meer, dan zal als gevolg van deze afkoeling condensatie optreden.

Gaat deze afkoeling door tot beneden het vriespunt dan zullen die druppeltjes in ijs overgaan. Dit ijs vormt zich dan in de venturi-ruimte en op de gasklep. We noemen dit carburatie ijs.

Carburatie ijs zal niet ontstaan tijdens droge dagen of indien het goed vriezend weer is. Heldere dagen dus.

Indien ijs zich in de venturi-ruimte ontwikkelt, wordt deze kleiner met als gevolg dat de lucht nog meer gaat versnellen, met andere woorden een nog grotere afkoeling en nog meer ijs. Doordat in de laatst genoemde situatie minder lucht door de venturi stroomt, zal er verhoudingsgewijs ook minder mengsel naar de cilinders stromen.

Wat merken we:

- Teruglopen van het toerental. Het motorvermogen neemt af.
- Ruw lopen van de motor. Er zal ook een andere mengverhouding benzine/lucht ontstaan: meer benzine dan lucht.
- Afslaan van de motor. Tijdens de nadering voor de landing of tijdens een glijvlucht is het gas geheel of nagenoeg geheel gesloten (de situatie wordt nu door de piloot door de omstandigheid verslechterd). Ontstaat in die situatie carburatie ijs, dan is de kans dat de kleine ruimte tussen de gasklep en carburator-doorgang dichtvriest, het grootst. Er kan geen mengsel meer naar de cilinders stromen en de motor zal afslaan.
- Moeilijk bewegen van de gasschuif. Klinkt logisch want het geheel is vastgevroren.

Hoe kunt u dit voorkomen?

Als de lucht verwarmd wordt zal ijs smelten. Constructeurs hebben hiervoor het carburatie voorverwarmingssysteem ontwikkeld om carburatie ijs te voorkomen dan wel te verwijderen. De warmte die de uitlaatgassen van de motor afgeven wordt indirect gebruikt om de verbrandingslucht te "voorverwarmen".

Rond de uitlaat van de motor is een mantel aangebracht. De lucht in die mantel wordt verwarmd. In de mantel zijn twee openingen aangebracht.

Opening 1 staat in verbinding met de lucht die de motor binnenstroomt via een ruimte onder de propeller (koellucht voor de motor).

Opening 2 is verbonden met de ruimte waar lucht de binnen stroomt naar de venturi.

In die ruimte is een klep aangebracht waarmee men de luchtstroom vanuit de cockpit kan selecteren.

Carburator voorverwarming wordt dus als regel gebruikt bij vochtige lucht en:

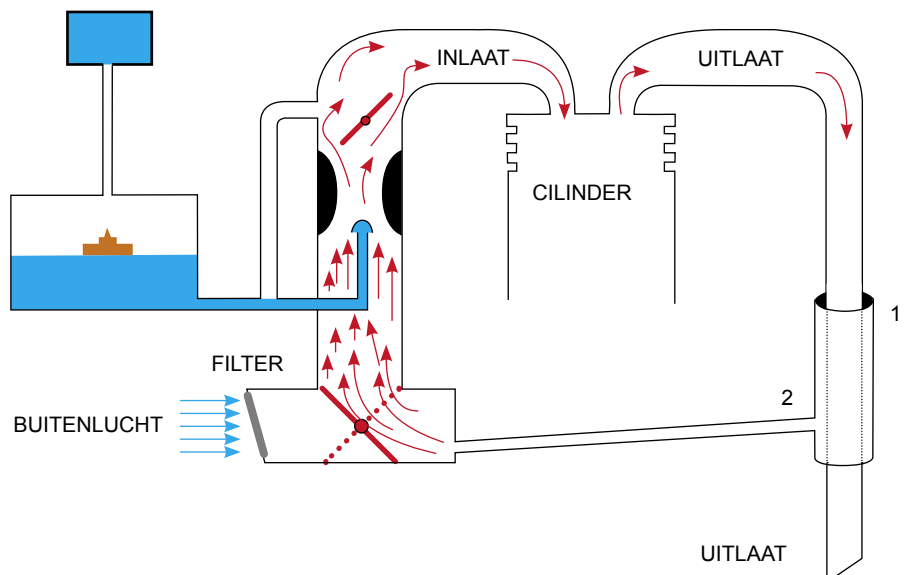
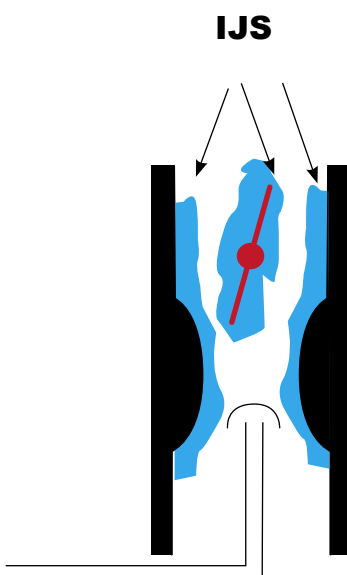
- tijdens de glijvlucht,
- tijdens de nadering voor de landing (selecteren op downwind),
- tijdens andere omstandigheden waarbij de motor met een laag toerental langdurig draait,
- boven water vliegend (hoog vochtgehalte).

Let op: vermijd het taxiën met de voorverwarming aan. Er wordt dan ongefilterde lucht aanzogen.

Let wel op dat in de zomer en in het voorjaar ook deze situaties kunnen ontstaan, ook bij hogere temperaturen.

Dus, maak er een gewoonte van! Het is een voorgeschreven handeling om de cvv in glijvlucht en in downwind aan te zetten.

Rob van Espen



Vapour Lock

Er schijnt nogal verwarring te bestaan over het begrip vapour lock en de kenmerken van motorbenzine (mogas) en vliegtuigbenzine (avgas). Er bestaat ook de mening dat er geen vapour lock voorkomt als de vliegtuigmotor met mogas mag vliegen en men op lage hoogte blijft. Deze bewering is niet juist, want als er een mogelijkheid bestaat tot vorming van vapour lock bij avgas, dan bestaat die zeker als men met mogas vliegt.



De gloednieuwe luchthaven van Querétaro (MMQT) in Mexico, enkele weken voor de opening, gelegen op een hoogte (elevation) van ± 6500 ft. Als men daar op min. hoogte vliegt bereikt men 7500 ft QNH bij een temperatuur nabij de 25°C . Hier krijgt de keuze voor mogas geen kans, maar dat schept ook geen financieel probleem, want het avgas kost daar slechts $\pm \text{€ } 0,60$ (24 oude Bfr.) per liter.

Wat is vapour lock?

Men kan als Nederlandse vertaling de woorden gasverstopping of dampprop gebruiken. Vapour lock is het geheel of gedeeltelijk afsluiten van de brandstoftoevoer tussen de brandstoftank en de carburator of injectiepomp door dampbellen die zich in de leidingen hebben gevormd, zodat er geen of een slecht lucht-gas mengsel in de cilinder komt. De dampbellen ontstaan door het verdampen of koken van de brandstof.

Er is een verschil in verdampen en koken, maar in beide gevallen is er dampvorming.

Verdampen:

is de overgang van de vloeibare fase naar de gasvormige fase van een vloeistof en dit aan de oppervlakte van de vloeistof. Bij een vliegtuig komt verdamping voor in de brandstoftank en in de leidingen.

Koken:

is het verdampen binnen de vloeistof zelf. Er vormen zich dan in heel de vloeistofmassa gasbellen. Bij een vliegtuig komt dat niet voor in de brandstoftank maar wel in de leidingen.

Verdampen en koken worden bevorderd door:

- een verminderde druk op de vloeistof
- een hoge vloeistof-temperatuur
- turbulentie van de vloeistof

Waar en wanneer beïnvloeden deze factoren de vliegtuigbrandstof?

Grote hoogte.

De luchtdruk vermindert met de hoogte. De drukvermindering verlaagt het kookpunt van de brandstof en vergroot de kans tot vorming van dampbellen.

Temperatuur.

De warmte van de motor bevordert het koken van de brandstof in de leidingen en de pomp en zeker als deze dicht bij de warmtebron liggen. De kans op koken wordt nog vergroot, indien de brandstof in de tank zelf al warm is doordat bijvoorbeeld het vliegtuig enkele uren in de hete zon heeft gestaan en de kans wordt nog groter indien het vliegtuig donker gekleurd is. Dit gevaar is echt geen fantasie.

Combinatie temperatuur-lage druk.

Tijdens een snelle klim op een hete dag behoudt de brandstof lange tijd haar warmte terwijl de druk snel vermindert, waardoor het risico voor vapour lock vergroot.

Turbulentie van de brandstof.

Turbulentie kan ontstaan door het klotsen van de brandstof in de tank waardoor lucht vermengd wordt met de brandstof. Er kunnen zich dan luchtbellenvormen in de leidingen waardoor de brandstof in de leidingen gemakkelijker kan

verdampen vooral aan de aanzuigzijde van de benzinepomp. Maar de grootste oorzaak van de turbulentie ligt bij de installatie van de leidingen zelf. Scherpe bochten en steile hellingen van de leidingen bevorderen turbulentievorming.

Hoe kan de kans tot vorming van vapour lock verminderd worden?

De constructeur zal ervoor zorgen dat de leidingen niet te dicht bij warmtebronnen lopen en dat ze geen scherpe bochten en steile hellingen hebben. Soms wordt er een "booster pump" of aanjaagpomp geplaatst die de brandstof in de leidingen onder druk houdt en hierdoor de kans op dampvorming vermindert. De dampbellen die er toch nog overblijven worden door de leidingen gestuwd en verwijderd als ze de pomp passeren.

Het belangrijkste is echter het gebruik van de aangepaste brandstof. Hier stellen zich ook tegenstrijdige eisen. Enerzijds mag de brandstof niet te vlug verdampen bij grote hoogten om vapour lock te voorkomen. Anderzijds moet de brandstof wel vluchtig genoeg zijn om een goed lucht-gas mengsel, een gelijkmatige vuling in de cilinders en een goede verbranding te verkrijgen. Om aan deze eisen te voldoen werd gezocht naar een brandstof voor vliegtuigen bestaande uit een mengsel van koolwaterstoffen met een brede waaier van kookpunten en dampspanningen dat een goede verbranding levert bij elk regime van de motor, ook bij het starten en het versnellen en dat tevens niet te vluchtig is.

Dit mengsel wordt aviation gasoline, aviation gas, avgas of vliegtuigbenzine genoemd. Deze benzine voldoet ook aan strengere normen betreffende corrosiviteit en gomvorming. Het is dus voor vliegtuigen met benzinemotoren aangewezen uitsluitend deze brandstof te gebruiken.

Nu zijn er wel constructeurs die vliegtuigmotoren ontworpen hebben die met mogas kunnen draaien. Dit wil echter alleen zeggen dat zij motoren hebben ontwikkeld waarbij het verschil in vluchtigheid tussen beide benzines geen nadelige gevolgen geeft bij de vergassing en de verbranding. Maar de kans op vorming van vapour lock blijft bestaan en verhoogt bij het gebruik van mogas.

Als vliegenier is het raadzaam attent te blijven op de mogelijke vorming van vapour lock, vooral als het vliegtuig lang in de snikhete zon heeft gestaan, bij een snel klimmen en wanneer men vliegt op grote hoogte.

Europa XS story ...



Toen ik in 1998 in een Amerikaanse catalogus op zoek was naar een benzinepomp voor mijn motorzwever stelde ik vast dat er heel wat zelfbouw kits werden aangeboden.

Hiervan sprak mij vooral de Europa aan omdat hij:

1. over een "All composite structure" beschikte,
2. demonteerbaar en vervoerbaar was op een aanhanger,
3. een laminaire vleugel had en
4. niet onbelangrijk: volledig binnen een haalbaar budget viel.

Eventjes dromen, mezelf een beetje oppeppen en dan een reisje maken naar Engeland om even langs te lopen bij de constructeur om te zien of heel het avontuur wel echt betrouwbaar was en om te vermijden dat ik het project halfweg voor de één of andere reden zou moeten afblazen.

Vooraleer huiswaarts te trekken stelde ik toch nog even de vraag of er in België reeds andere zelfbouwers bezig waren met een Europa. Tot mijn grote verbazing was er iemand, die op nog geen vijf minuten rijden van mijn deur woonde, al ongeveer een jaar aan het bouwen. Eens thuis nam ik contact op met hem en sindsdien zijn wij goede vrienden geworden die wekelijks informatie uitwisselen en soms een beetje hulp als twee handen niet volstaan om een klus te klaren.

Met Allerheiligen 1999 begon ik met het inrichten van mijn atelier, waarbij belangrijke aandachtspunten de temperatuur en vochtigheidsgraad waren omdat ik tijdens de bouw een aanzienlijke hoeveelheid epoxy moest verwerken en dat in optimale omstandigheden doen wilde.

Verder waren de bouw van een paar vlakke werktafels waarop precisiewerk moest kunnen uitgevoerd worden en de aankoop van een paar dure meettoestellen zoals een digitale micrometer, een waterpas en een weegschaal de voornaamste bezigheden.

Van Dirk, mijn vriend en collega bouwer, kreeg ik de goede raad steeds aan mijn gezondheid te denken en om dus nooit zonder de nodige bescherming te werken zoals: handschoenen specifiek geschikt voor de verwerking van kunstharsen en beschermende maskers tegen de uitwasemingen van soms kankerverwekkende twee-komponenten-samenstellingen.

Ondanks alle genomen voorzorgen heb ik toch nog verschillende malen af te rekenen gehad met irriterende allergie aan mijn handen, hals en ademhaling. De daaraan verbonden me-



Als het vliegtuig niet was uitgevonden toen ik geboren werd dan waren er pluimen aan mijn armen gegroeid. De aanzet ervan is nog waar te nemen onder mijn oksels.

Mijn levensgeschiedenis is verder niet zo interessant om op deze pagina's uit de doeken te doen en daarom zal ik het hier alleen hebben over de bouw van mijn Europa.

dische behandeling heeft gezorgd voor een tijdelijke afnemende van mijn enthousiasme om het project te voltooien. Maar ergens moet een zelfbouwer toch een microbe hebben die zelfs niet door een allergie kan uitgeroeid worden. Misschien was het ook de gezonde naïveteit met vriend Dirk die ervoor zorgde dat de onderbrekingen niet te lang duurden. Sindsdien wordt er al lachend gezegd dat hij het kladwerk deed en ik het kon overdoen in het net.

Tijdens de zelfbouw moest er natuurlijk aandacht geschonken worden aan andere dingen. De echtgenote, kinderen en kleinkinderen verdienden aandacht en om den brode moest er ook nog gewerkt worden. Trouwens niet alleen om deze reden. Extra's voor mijn Europa kostten extra, dus extra werken was hier de boodschap. De tijd dat ik met de Piper cub leerde vliegen zonder radio, laat staan transponder en GPS, is reeds lang voorbij.

Eindelijk naar de eigenlijke bouw van mijn grote droom...

In een eerste fase werden de bewegende delen zoals flaps en roeren zelf gemaakt met glasvezeldoek op een onderstructuur van hardfoam. Ondanks het feit dat deze voorgesneden werden moesten ze toch nog gefatsoeneerd worden om er echt goed uit te zien. Op verschillende plaatsen moesten er ook versterkingen aangebracht worden zoals deze beschreven werden in het Engelse "boek", bij ons in Heusden kortweg "den boek". Dat betekende voor mij niets minder of meer dan vijf keer lezen, drie keer meten en één keer snijden.

Een tweede fase bestond uit het afwerken van de vleugels die gelukkig niet meer moesten gelamineerd worden maar inwendig toch dienden verstevigd worden. Verder werden de stuurorganen en flaphouders aangebracht. Telkens er belangrijke delen onzichtbaar gingen worden door het dichtmaken van de vleugel kreeg de controleur van de Technische Dienst der Luchtvaart (TDL) zijn zegje en hoopte ik op zijn zegen.

Bij de derde fase werd de romp, die uit drie delen bestaat, in elkaar gezet. Eerst werd de cockpitmodule in de onderste schaal gelijmd. Nadien werden roeren, benzinetank, landingsgestel, instrumentenpaneel en andere comfort elementen ingebouwd. Tot slot werd de tweede schaal op de eerste gelijmd.

Eindelijk begon "het beestje" een beetje op een vogel te gelijken. Tijd dus om uit te kijken naar een motor met schroef. Na veel wikken en wegen werd het uiteindelijk een Rotax 912ULS van 100 Pk en constant speed propeller Airmaster. Wat me uit die periode is bijgebleven is het feit dat je in die "kist" zonder ramen en deuren zit na te denken welke propsetting u een economic cruise kan geven van 125 knopen met een verbruik van 15 liter mogas.

Fase vier die ook voor mij onherroepelijk volgt op fase drie was de ergste, namelijk de afwerking van al die vlakken. Voor hen die het niet moesten weten, een vlak heeft twee zijden en dan wordt zelfs een Europa een heel groot vliegtuig: 20 vierkante meter vleugeloppervlak en de roeren en de romp en de cowlings...

Alles manueel te schuren. Eén keer, twee keer, drie keer sommige delen zelfs zeven keer om ook dat laatste kleine weerstandje uit het profiel te halen. Als ik vroeger enig verstand had van kl...schuren moet ik toegeven dat dit terzake niet kan dienen. Om het in het dialect te zeggen soms werd ik er kregel van en diegene die me dan tegen het lijf liep zal dat ongetwijfeld gemerkt hebben. Mijn enige troost en tevens aanrader voor wie in dezelfde toestand terecht komt is een goeie Leffe of andere trappist om het stof door te spoelen, het verstand op nul te zetten en tegelijkertijd de blik op oneindig te focussen.

Na vierenhalf jaar van soms hard en vervelend werken, echter zonder wanhoop of desillusie, zeg maar van intens bouwgenot, komt de startbaan nu dichterbij. Het instrumentenbord wordt afgewerkt en de binnenbekleding ligt klaar. Met het opbouwen van de motor kan begonnen worden als de romp gespoten is en... wie weet nog één en ander om voor wat vertraging te zorgen, maar de meet is in zicht en daar worden de bloemetjes gegeven.

En dan een laatste wijsheid: Als ge alleen zijt in de koers, dan staat ge bij de aankomst altijd in de bloemen.



Karel Vranken

Kitnr 447 F-PKRL

Meer dan duizend werden er verkocht.

Ongeveer 300 vliegen er over de hele wereld.

Eén vliegt er regelmatig van op Sanicole.

Binnenkort zijn er dat misschien twee.

Eind juli ging Europa Management op de fles.

Wist u dat ...

- bij het verschijnen van deze uitgave de Kerstdagen van 2004 alweer kort voor ons liggen,
- hierbij ook het jaar 2004 alweer bijna ten einde loopt,
- de redactie alle leden en hun dierbaren een gezond en gelukkig 2005 toewenst,
- het hopelijk een jaar wordt met goed vliegweer en ook veel clubplezier,
- er nog steeds behoefte is aan leuke verhalen van leden om te publiceren in de Fly-Over,
- ook foto's van bijvoorbeeld bezochte vliegvelden of van speciale vliegtuigen welkom zijn,
- er in het clubhuis een overzicht hangt met "KLUSSEN" welke het komende jaar moeten worden uitgevoerd,
- we graag de medewerking van alle leden vragen om hun bijdrage hieraan te leveren,
- het ook mogelijk is om samen met andere leden gezamenlijk een klus "te klaren",
- Geert graag verneemt welke namen hij op zijn lijst mag vermelden,
- er een schat van (vlieg)-informatie op het internet is te vinden,
- de redactie bezig is om een overzicht van de meest interessante sites op te stellen,
- we dit overzicht in het clubhuis willen kenbaar maken,
- bijvoorbeeld de site www.avweb.com het bekijken meer dan waard is,
- www.eddh.de/equipment/kniebrett.html een overzicht geeft van AIP's van diverse landen (helaas niet van België en Nederland, maar daarvoor kunt u in het clubhuis terecht...),
- Cees ondertussen geslaagd is voor zijn internationaal examen... Zien slagen doet slagen, nietwaar Piet?
- we inmiddels weer een aantal nieuwe leden hebben in de opleiding:
 - Geert van der Sange
 - Hendrik Garvelink
 - Guul van Deursen
 - Mila Buyshova
 - Roel Sleebus
 - Frank Schepers
 - Sef Berden
 - Sjef Goossens
 - Bart Bollen

Sokkels



Die F.84 Fin de K-blokken
hoort daar niet thuis, tussen
die tanks



In Sonicle
op een sokkel
zou mooi zijn!



Mok. had tanks te
weinig, en een
Vliegtuig te veel!



Die vlieger moe, hie
weg, moa'k kan hum
toch nie in mijne
zak steken.



Wat in keiheuvel kan,
kan hier ook!
Dat is toch zeker.



Da's de
te volgen
route!



met ne
Kraan?

Jap, engratis

Ik maak foto's



!!!
Joepie, 4 CRI gas
toelating. Nu nog 15 man
vinden om de klus te klaren
en klaar is (Geert) kees.

Allé Super Junior,
het laatste recht stuk.



wordt
vervolgd!

Een jongensdroom die ik nooit voor werkelijkheid mogelijk hield...

Al van toen ik een kleine jongen was droomde ik ervan (zoals waarschijnlijk velen) om te kunnen vliegen. Een droom die mijn vader destijds ook had. Ooit nam mijn vader de moed bij elkaar en ging op medisch onderzoek. Door een afwijking aan zijn oog werd hij medisch niet goedgekeurd. Zijn plannen om te vliegen werden definitief in de kast opgeborgen. Wat jammer. Voor mij was het heel iets anders, maar ik liep met de gedachte dat vliegen onbetaalbaar duur is. Hoe gaat het, je bent jong, pas gehuwd, er komen kinderen. Iedereen heeft zijn drukke agenda en het leven gaat zijn gangetje. De enige ervaring met vliegen was dat ik ooit een luchtdoop kreeg op Sanicole.

Maar, op een dag ging ik naar een vliegshow op Sanicole. Het was de airshow van 1993. Wat ik daar zag, was voor mij ongelooflijk, ik zag er enkele delta's rondvliegen 's avonds na de airshow. Het eerste wat ik dacht was, wat zou dat kosten? Zou ik dat kunnen leren?

Deze vragen spookten gedurende heel de week door mijn hoofd, ik sprak er over met mijn vrouwtje, die me voor gek verklaarde.

Ik was vastbesloten om hierover informatie in te winnen, over deze mogelijkheden. Zonder er thuis verder iets over te zeggen ging ik het eerst komende weekeinde naar de vliegclub en bestelde er een drankje. Een vriendelijke oudere dame bediende me, en ik vroeg haar of ze me informatie kon geven i.v.m. deltavliegen. Deze dame (Celine) bleek later de vrouw te zijn van onze toenmalige voorzitter Lucien Plees. Ze wist er zelf niets over, maar verwees me naar een groepje mensen die in het clubhuis aan een tafel zaten. De hele groep DPM'ers zat er samen met hun vrouw aan tafel. Toen waren dat Raymond Vleugels, Willy Vanden Boer, Leon Vandendriessche en Raymond Timmers. Ik stelde mezelf voor en natuurlijk waren er zoveel vragen. Alle vragen werden beantwoord. Leon stelde me zelfs voor om eens mee te vliegen. De volgende dag vlogen ze allemaal samen naar Maasmechelen, ik mocht met Leon mee. Wat een ervaring, diezelfde week nog ondernam ik stappen om alles in orde te maken.

Terwijl mijn lieve en nederige vrouwtje (Benita) me nog steeds gek verklaarde deed ik toch mijn zinnetje. Ik moest en zou leren vliegen. Niets

of niemand kon me nog tegenhouden, ik moest en zou leren deltavliegen. Gelukkig heeft Benita me nooit iets in de weg gelegd of tegengehouden. Binnen twee weken had ik alle nodige documenten en had ik een afspraak gemaakt in Baisy-Thy. Mijn eerste les kreeg ik op 01 augustus 1993. Het ging me echt voor de wind, ik maakte goede vorderingen. In datzelfde najaar deed ik de theorie.

Ik was zo gedreven, dat ik een eigen DPM bestelde, zelfs nog voordat ik mijn examen had gedaan. Gelukkig kwam alles op zijn pootjes terecht, en behaalde ik op 3 december 1993 mijn theorie. Op 21 maart 1994 behaalde ik mijn volledige vliegvergunning. Sinds die tijd vlieg ik bij aeroclub Sanicole. Ik heb al vele uren genoten in de lucht, en hoop nog te kunnen vliegen, zelfs als ik met pensioen ben.

Ik kan maar één goede raad geven, als je wilt leren vliegen moet je dat gewoon doen. Het praktische gedeelte is echt niet moeilijker dan het praktische gedeelte om te leren auto rijden. Eens je met de auto rijdt, wordt dat een routine, dat is net hetzelfde met het vliegen, Alles leer je met het doen en met volharding! En wie heeft er geen rijbewijs, of kan dat niet leren? Iedereen kan dat leren.

Guido Vreys

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*



Nuits-St.-Georges

Sedert 12 jaar bezoekt een delegatie van onze Aeroclub het vliegveld van Nuits-St.-Georges, gedurende een week in mei.

Lesvluchten, navigatievluchten en rallyvluchten worden afgewisseld met uitstapjes in de Bourgogne en uiteraard staan goed eten en drinken niet op de laatste plaats.

Helaas, maar waar. Wim, die de hotels, restaurants en geldzaken regelt is in mei 2005 verhinderd. Ook de instructeurs Rudy en Geert zijn niet beschikbaar.

Donderdag 25 november j.l. zijn een aantal trouwe Nuits-St.-Georges bezoekers in vergadering bij elkaar geweest om te overleggen wat een alternatief kan zijn dat geen afbreuk doet aan de opgebouwde Nuits-St.-Georges traditie. Het besluit van de vergadering luidt als volgt:

- De vliegweek in Nuits-St.-Georges vindt niet plaats in mei.
- Een alternatieve vliegweek kan vanaf 11 augustus 2005 georganiseerd worden.
- Er dient te worden nagegaan of er animo bestaat bij de leerlingen om georganiseerd, o.l.v. vlieg-instructeurs, deel te nemen aan een vliegweek.
- De genomen besluiten worden door de organisatie meegedeeld aan de voorzitter en chef-instructeur van de Aeroclub van Nuits-St.-Georges.

Lidgeld 2005

In de bestuursvergadering van 18 november 2004 is besloten dat de lidgelden ongewijzigd blijven voor 2005.

Vliegend lid:	€ 200
Eigenaar lid:	€ 235
Eigenaar steunend lid:	€ 125
Steunend lid:	€ 75
	of € 100 of € 125

Een eigenaar van een vliegtuig, die vliegveld Leopoldsborg - Beverlo niet als thuishaven heeft, dient minstens € 125 te betalen als steunend lid.

Persoonlijke verzekering

De premie van de persoonlijke verzekering, die ieder vliegend clublid dient af te sluiten blijft in 2005 ongewijzigd.

Voor clubvliegtuigen € 30.

Voor clubvliegtuigen en alle OO - geregistreerde vliegtuigen € 42.

De verzekeringen zijn tot 3 keer af te sluiten.

Openingstijden

Controle van haven- en reisdagboeken toont aan dat gedurende de weekdagen, als de club geopend is, nauwelijks gevlogen wordt vóór 12.00 uur.

Desondanks is de club tot heden steeds vanaf 09.00 uur open geweest. Dat resulteerde in theorie dat er tijdens de "vrije" ochtend veel werk verzet kon worden, maar in de praktijk waren dit nutteloze uren die vaak opgeëist werden door een toevallige tooghanger.

In bestuursvergadering aangenomen voorstel voor 2005:

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 31 oktober	1 november 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

BELANGRIJK !!!

Winter

- Starten bij lage buitentemperatuur geeft verhoogd brandgevaar.
- Motor aan voorgeschreven toerental opwarmen.
- Schroef met de hand, in de startrichting enkele keren ronddraaien.
- Ontwijk natte plekken tijdens het taxiën.
- Yoke / stick gebruiken tijdens taxiën. Neusbeen ontlasten.
- Regel de snelheid met de throttle en niet in eerste instantie met de remmen.

Administratie

Mireille is bereid om de ledenadministratie en persoonlijke verzekeringen te verwerken in december en januari. Wij verzoeken u om uw betalingen al in december te voldoen, dan kan Mireille aan de slag.

Rekeningnummer: KBC 735-1163135-93 t.n.v. Aeroclub Sanicole VZW
ABN-AMRO 41.35.15.419 t.n.v. Aeroclub Sanicole VZW

**De redactie van Fly-over wenst u
prettige feestdagen en
een voorspoedig en
veilig vliegjaar
2005 ...**





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

NIEUW

*We zijn er
weg van...*

KAMPEREN IN DE BRABANTSE KEMPEN



Cambiance
De Achterste Hoef
www.achterstehoef.nl



Cambiance
Molenvelden
www.molenvelden.nl

vakantie in ons zonnige Zuiden !!

Boek nu vliegens vlug uw vakantie op een van deze prachtige vakantieparken

Cambiance De Achterste Hoef

*Tropijnt 10
5531 NA Bladel
T: +31 (0)497-381579
achterstehoef@cambiance.nl*

Brochure aanvragen
info@cambiance.nl

Cambiance Molenvelden

*Banstraat 25
5506 LA Zandoerle gem Veldhoven
T: +31 (0)40-2052384
molenvelden@cambiance.nl*