

FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr
Tweede jaargang
JANUARI 2004

5



Woordje van de voorzitter ...

Het is 100 jaar geleden dat de gebroeders Wright met hun vlucht geschiedenis schreven. Wij zouden alle clubleden willen vragen daar op 17 december met respect aan terug te denken.

Iedere sport heeft pioniers nodig, maar de mogelijkheden die de luchtvaart ondertussen gecreëerd heeft zijn enorm. Toch zijn ook de uitdagingen die ze heeft even groot, zowel op het vlak van geluid als van milieu.

Op dat eerste gebied lijkt de overheid het niet zo nauw te nemen met de veiligheid en laat men in het dossier van Zaventem meer de emoties spelen dan de logica. Op ons eigen niveau doen wij het goed omdat al onze piloten de discipline hebben om zich aan de afspraken te houden. Deze afspraken houden echter te weinig rekening met de evolutie van de luchtvaart en met die van de ultralichte toestellen in het bijzonder. Ook bij de zoektocht naar activiteiten op het gebied van valsechterspringen zal dit aspect een belangrijke rol spelen. Die extra activiteit is echter nodig om de onkosten te kunnen spreiden over meer mensen en de club nog meer uitstraling te geven.

Op het vlak van het milieu is het goede nieuws dat de provincie de vergunning goedgekeurd heeft voor ons tankplatform, al komt die natuurlijk in moeilijke financiële tijden om uitgevoerd te kunnen worden. Het harde werk en de consequente houding van het bestuur beginnen hun vruchten af te werpen.

Tot slot wil ik iedereen eraan herinneren om tijdig het lidgeld en de verzekering te betalen zodat de administratieve afhandeling vlot kan gebeuren. Van 22 december tot en met 2 januari is het clubhuis immers dicht, dus raad ik aan dit voordien in orde te brengen.

Graag zag ik iedereen op post om samen het glas te heffen op onze nieuwjaarsreceptie van zondag 11 januari 2004.

Verder wens ik iedereen fijne en vreedzame feestdagen toe en hoop U gezond en wel terug te zien vanaf 3 januari 2004

Nicole Plees
Voorzitter



Inhoud

1. Bij de cover:



De Bronco zoals we hem fotografeerden op de luchtmachtbasis van Kleine Brogel tijdens onze Airshow 2003 ...

2. Woordje van de voorzitter
2. Kerstwensen redactie
3. Jaaragenda
4. De OPS-Corner: Ozi Explorer
5. vervolg Ozi Explorer
6. Algemene Clubinformatie 2004
7. Medische Keuring
8. Hoe Vleugels zijn vleugels bouwde
9. Winterpret
10. Wist u dat?

Redactie:

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

Aeroclub Sanicole

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



BELANGRIJKE MEDEDELING

Gelieve de **lidgelden** en **verzekering 2004** in **december** te betalen (zie p. 6)

JAARAGENDA

Iedere eerste donderdag van de maand

Vergaderingen F84F-project

November 2003

Start nieuwe theoriecursus

17 December 2003

Uitstap 100 jaar luchtvaart

December 2003

Betalen lidgeld en persoonlijke verzekering voor 2004

SLUITINGSDAGEN JAAREINDE:

Maandag 22 december 2003 tot en met
Vrijdag 2 januari 2004

Zondag 11 januari 2004

Nieuwjaarsreceptie 17.00 - 21.00 uur

Zaterdag 24 januari 2004

Pilotenvergadering 17.30 uur

Vanaf 15 februari 2004

Nieuwe frequentie in gebruik (125.525 Mhz)

Dinsdag 16 maart 2004

Clubuitstap Aviodrome Lelystad

Zaterdag 1 mei t/m donderdag 6 mei

Nuits-St.-Georges

Vrijdag 6 augustus 2004

Concert

Zaterdag 7 augustus 2004

Kinderdag

Zondag 8 augustus 2004

Airshow

Zaterdag 18 september 2004

Rally

Zaterdag 23 oktober 2004

Helpersfeest Airshow

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...

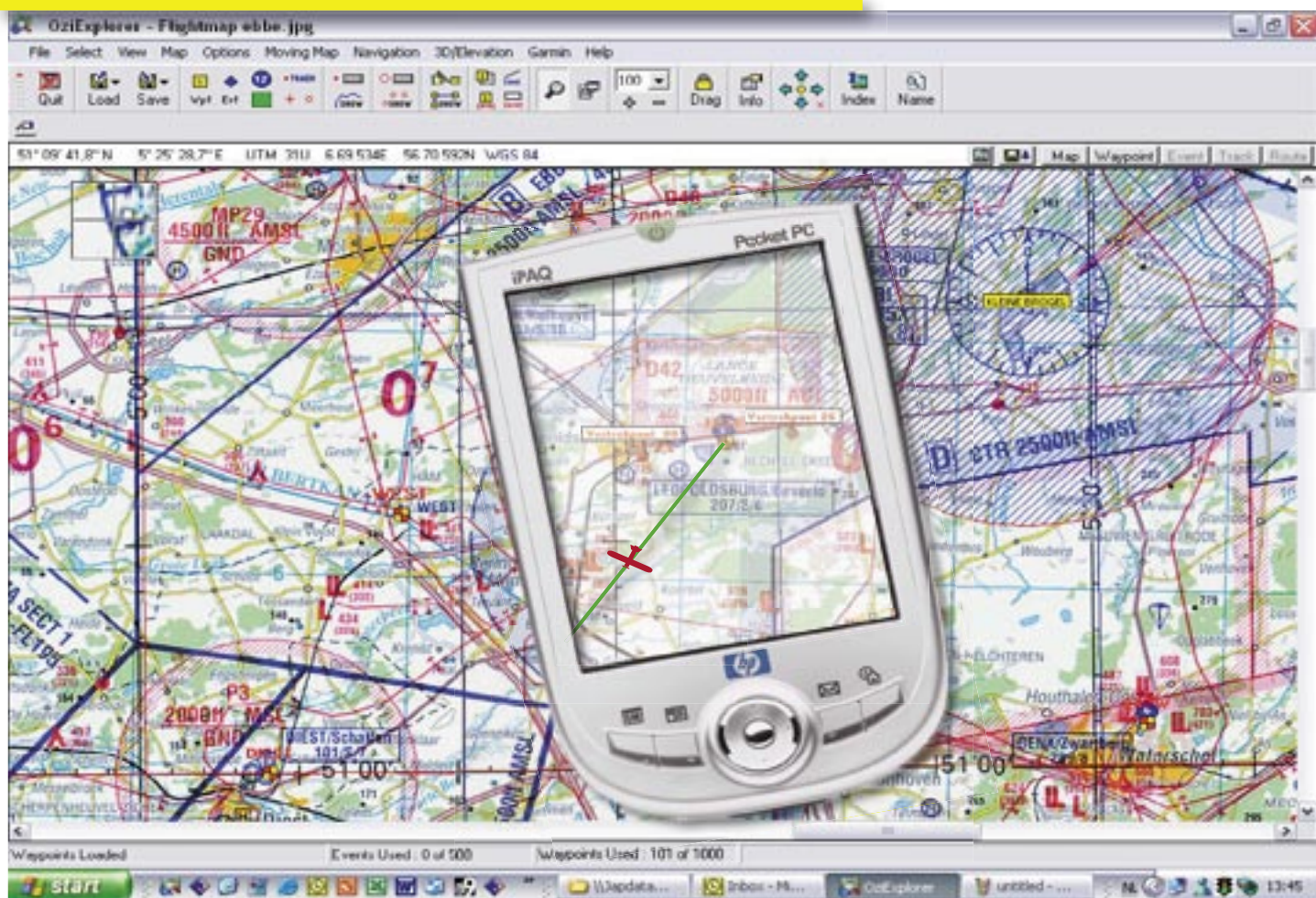


C-SHARP

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 ...,



Deel 2:

Ozi Explorer, een kijk op een vluchtvoorbereiding en een vlucht...



Werken met OziExplorer is voor mij persoonlijk een plezier op zich. Voor sommigen zal het gebruik van een dergelijk hulpmiddel een technische oplossing lijken terwijl het voor de andere misschien dan weer een verlengde kan zijn van het vliegen. Uiteraard biedt dit voldoende stof om zeer boeiende en open discussies op te starten bij een heerlijk frisse pint (na het vliegen)... Een feit is vast en zeker dat er verschillende meningen rond zullen bestaan. Nu dan, voor hen die kennis willen maken met deze technologie, hierbij het vervolg op het eerste artikel uit onze Fly-over Nr 4. In dit vervolg zou ik het willen hebben over de wijze waarop een vluchtvoorbereiding op een snelle en overzichtelijke manier kan gebeuren via Ozi Explorer...

Of je nu met een PDA, gekoppeld aan een GPS wenst te vliegen of niet, Ozi Explorer kan eveneens gebruikt worden om een stuk vluchtvoorbereiding te maken op een PC. Gezellig thuis met een heerlijke borrel en/of borrelhap. En daar gaat het nu over. We vergeten heel even het GPS-gedeelte en beschouwen Ozi als een zuiver hulpmiddel bij het voorbereiden van de vlucht. Het charmante aan deze oplossing is dat je vertrekt van een digitale kaart op je scherm die 100% dezelfde is als degene die je netjes geplooid tussen je kniebord zult hebben tijdens de vlucht. Op een visuele manier bepaal je tijdens de voorbereiding de waypoints (referentiepunten) die je wenst te gebruiken in je komende vlucht. Dat kunnen bijvoorbeeld vaste referentiepunten zijn die je ooit eenmalig inbracht en bewaarde in een lijst (denk aan vliegvelden, VORs enz...). Anderzijds kunnen dat ook occasionele punten zijn die specifiek zijn voor de vlucht die je wenst te maken (zoals bv. bepaalde bezienswaardigheden, herkenningspunten enz...), en die je verder niet wenst bij te houden in een

vaste lijst. Stel dat we een vlucht wensen te maken die als volgt moet verlopen: we wensen te vertrekken vanuit EBLE en we beginnen onze timeticks te zetten vanaf punt West (beginpunt voor onze vlucht). Vanuit West wensen we te vliegen naar BUN om vervolgens koers te zetten naar de Priorij Van Corsendonk in de nabijheid van Turnhout. Vanuit dat punt vliegen we naar de Abdi van Postel waar we koers zetten naar Keiheuvel om daar te landen.

West, BUN en EBKH kunnen vaste punten zijn terwijl de Priorij en de Abdi occasionele waypoints zijn. Hoe gaan we dan tewerk? In eerste instantie duiden we die twee punten aan op het scherm door gebruik te maken van het "Waypoint"-gereedschap.



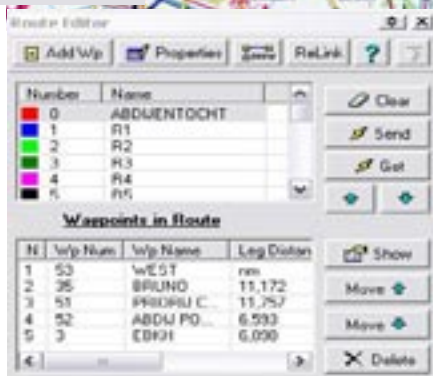
Via de rechtermuisknop kunnen we de "properties" of eigenschappen in een venster meegeven aan dat punt (de naam die we aan dat punt willen geven, hoe die op de kaart zichtbaar moet gemaakt worden enz...).



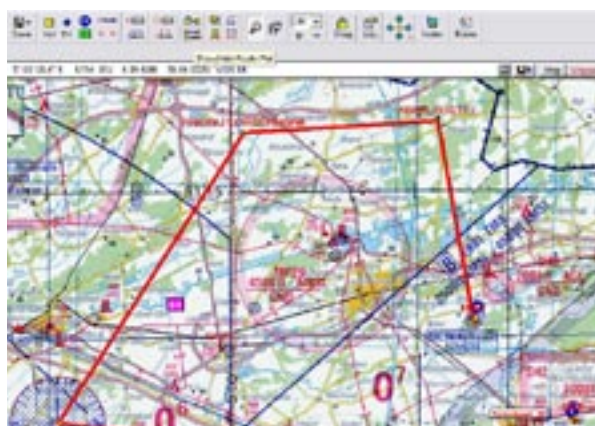
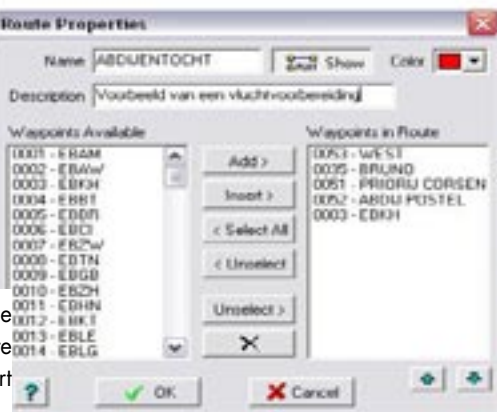
Eenmaal die eigenschappen bewaard kunnen we de juiste coördinaten van dat punt bekijken door met de cursor op dat punt te gaan staan. Ozi kan deze immers onmiddellijk berekenen en tonen. Hetzelfde herhalen we voor alle nieuwe punten. Wanneer alle punten binnen Ozi bekend zijn kunnen we onze route bepalen in onze route-editor.



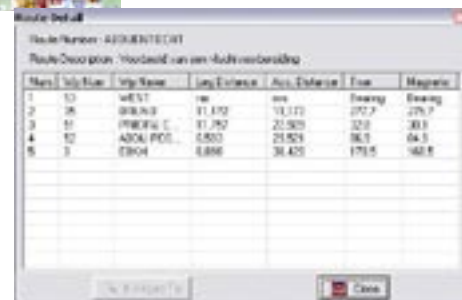
Een simpele klik op die route-editor levert een venster waar we onze route kunnen vastkluisteren aan een kleur. In ons geval noemen we de route die we wensen voor te bereiden de "ABDIJENTOCHT". Die route is route nummer 0 en heeft de kleur rood meegekregen. Als we die route een naam hebben meegegeven drukken we op de eigenschappen (properties) die we eraan willen meegeven en een venster verschijnt met de lijst van alle vaste en juist gedefinieerde waypoints. Eén voor één, in de juiste volgorde, voegen we de waypoints toe aan de lijst rechts in het venster. Als dat klaar is, is onze route klaar. We klikken de vensters



weg en activeren bovenaan in de menu de "Show/Hide Routeplot" waardoor we de route visueel (in de rode kleur) op onze vliegkaart zien verschijnen.



Om nu de exacte Ware Route en Magnetische Route en de afstanden per been te weten gaan we terug naar ons vorige venster (klik daarvoor terug op "Show/Hide Route editor"). De "Show"-knop brengt ons naar een overzichtslijst waarin alle basisinformatie netjes opgelijst wordt. Je ziet er de Ware Route, de Magnetische Route, de afstand per been en alle afstanden gecumuleerd. Onze vlucht staat klaar om te vervolledigen met de windgegevens. Jammer genoeg dient u die nog even manueel uit te tellen en over te zetten in een Flight Log. Maar geef toe, het is toch handig dat je niet meer met een liniaal en een gradenboog hoeft te tekenen.



Aan u nu verder de keuze om vluchtvoorbereiding ook naar een PDA met GPS-antenne te kopiëren en als extra hulpmiddel, tijdens de vlucht te gebruiken. Maar dat is absoluut geen must...

ALGEMENE CLUBINFORMATIE 2004

Nieuwe frequentie EBLE !

Ons vliegveld Leopoldsborg-Beverlo (EBLE) krijgt vanaf 15 februari een eigen radiofrequentie.

125.525 MHz

Roepnaam: Beverlo Radio

Het toegekende werkgebied strekt zich uit van GND tot 3000 ft en tot 16 NM van het vliegveld.

Aanpassingen aan het luchtruim

TMA EBLG is vergroot aan de oostkant (Visé). TMA EBLG is vergroot door een stukje luchtruim van EBBE over te nemen.

EBBL heeft een P-area van 2 NM van het ARP als de basis gesloten is.

EBBL heeft een R-area van 2 tot 5 NM van het ARP als de basis gesloten is

Zie ook bijlage.

Algemeen

Gebruik tijdens de winterperiode zo weinig mogelijk de grasvlakte aan de oostkant van het veld om te taxiën i.v.m. zachte en natte ondergrond. Gebruik de verharde baan om naar de 26 te taxiën.

Het is al veel leden opgevallen dat er weer veel terreinonderhoud en opruimwerken zijn gebeurd. Dit is voor een groot gedeelte op het krediet van Jules van Goethem te schrijven. Als hij op Sanicole aankomt wordt zijn fiets aan de vlaggenmast vastgelegd met een ketting en Jules begint op te ruimen, de parking te verzorgen, bladeren te rapen, hangars te vegen enz. enz. Jules, namens de clubleden hartelijk bedankt en hou het vol.

100 jaar Gemotoriseerde Luchtvaart 17-12-1903/17-12-2003

Om 100 jaar gemotoriseerde luchtvaart te herdenken hebben wij een luchtvaartdag georganiseerd.

Helemaal in de sfeer van toen, toont ons clublid Bart Verhees zijn zelf ontworpen, berekend en gebouwd vliegtuig op ons vliegveld.

Hij zal 17 december starten met zijn grondproeven, om te ervaren hoe het vliegtuig zich gedraagt tijdens de grondoperaties.

Het programma ziet er als volgt uit:

Pampa range/Luchtvaart- en legermuseum te Brussel/SN Technics hangar 40 & 41/Biertuin in Paal/22.30- 23.00 uur aankomst Sanicole.

Vernieuwing werkvergunning Directoraat generaal Luchtvaart

Vanaf 3 december is de werkvergunning nr 231 door het Directoraat generaal Luchtvaart vernieuwd.

De volgende vliegtuigen zijn opgenomen op de vergunning:

C152 – OO-ACS; C150 – OO-WIX;
L13SL Vivat – OO-LNO; C172 – PH-BSF;
PA 38-112 – PH-MEC.

CIR/AIRW-09 Edition/Uitgave 2 - 10/2003

Deze circulaire bepaalt op een algemene manier het onderhoudsprogramma van de vliegtuigen niet bestemd voor het handelsluchtvervoer. Het begrip algemene revisie op het casco zoals bepaald in de uitgave 1, is opgeheven.

Wat betekent dat? De 6000 uren revisie op het casco is afgeschaft en het onderhoud dient gedaan te worden volgens bijvoorbeeld: -CAP- van Cessna (continued airworthiness program)

De C172 OO-LNC valt onder deze regeling en kan dus binnenkort terug beschikbaar komen.

Computers

De computers in het clubhuis krijgen elk een specifieke functie. Dit om de gebruiksvriendelijkheid te vergroten.

Zo werkt het overigens ook op internationale luchthavens.

Computer 1	Meteo
Computer 2	Notams
Computer 3	AIP
Computer 4	Vliegplan site Belgo Control
Computer 5	Meteo Sanicole

De functie van de betreffende computer wordt kenbaar gemaakt door een zgn. functiebordje dat boven de computer hangt.

In één van de lichtbakken komt een lijst met codes, interessante sites, paswoorden, programma's.

AIP

Sinds augustus 2003 is er een eind gekomen aan het papieren AIP-tijdperk.

Maandelijks ontvangt een abonnee nu een CD-Rom met een volledige update van de AIP. Deze CD is ook in ons bezit en de AIP is volledig te raadplegen op onze computer nr 3.

Pilotenvergadering

De pilotenvergadering vindt plaats op zaterdag 24 januari in het clubhuis.

Aanvang 17.30 uur.

Agendapunten:

Huidige stand JAR / FCL

Clubregels

Airshow

Infrastructuur

Indien u punten voor de agenda heeft lever ze dan uiterlijk 17 januari in bij Nicole.

Lidgeld en Persoonlijke Verzekering

Wij vragen u om uw lidgeld en persoonlijke verzekering te betalen in december 2003. De administratieve verwerking kan dan nog vóór de sluitingsdagen in orde gemaakt worden.

Ook moeten wij u er attent op maken dat de verzekeringsmaatschappij Aviabel de verzekering pas in laat gaan wanneer de formulieren op een werkdag bij de maatschappij zijn toegekomen. Hou daar dus rekening mee!! Het gaat dus niet op om vandaag te betalen en onmiddellijk te gaan vliegen, want u bent niet verzekerd en niet in orde met het clubreglement.

Lidgeld:

Vliegend lid	€ 200,-
Vliegtuigeigenaar	€ 235,-
Steunend lid	€ 75,-
of	€ 100,-
of	€ 125,-
Steunend lid/vliegtuigeigenaar	€ 125,-

Persoonlijke verzekering:

Voor clubvliegtuigen	30,- €
Voor clubvliegtuigen en alle OO-geregistreerde vliegtuigen	42,- €

De verzekeringen zijn tot 3 keer af te sluiten.

De Belgische leden worden verzocht dit bedrag te storten op KBC Beringen op rekening nummer 735-1163135-93 t.n.v. Aeroclub Sanicole, Hechtel-Eksel

Voor de Nederlandse leden:

ABN AMRO Valkenswaard op rekening nr 41 35 15 419 t.n.v. Aeroclub Sanicole

Medische Keuring

Ongeveer een maand geleden was ik weer aan mijn jaarlijkse medische keuring toe. In Nederland zijn hiervoor twee instanties die dit doen.

- Aeromedisch Instituut te Soesterberg en op Schiphol
- Aviation Medical Center te Maastricht en op Schiphol



De keuze voor mij was al sinds 4 jaar Maastricht/Aachen Airport. De afspraak was al snel gemaakt voor 30 oktober j.l.

Betaling moet contant gebeuren.

In Nederland heeft men geen keuze. Dus: er heen en een rekening betalen € 199,-

Vliegmedische keuring
standaard klasse 2+ECG € 178,-
Leges € 21,-

Ik was er om 10:00 uur

- Eerst een gesprek met de arts met een lichamelijk onderzoek
- Plas doen en ogentest
- ECG
- Eindgesprek met de arts
- Tussendoor koffie op kosten van het instituut

Om 11:30 uur was ik klaar. Veel geld voor anderhalf uur...

Recentelijk hoorde ik dat het mogelijk is om je vliegmedische keuring door artsen buiten Nederland (België, Duitsland, Frankrijk, (JAR-FCL-landen)) te laten doen. Volgens de nieuwe regelgeving is dit geen probleem. En Duitsland is redelijk bereikbaar vanuit deze omgeving. Kosten ca € 90,-

Via het internet heb ik e.e.a. bekeken en heb ik enkele adressen kunnen achterhalen in de omgeving van Aken. Maar er zullen waarschijnlijk veel meer adressen zijn.

Indien u hierover meer wilt weten, dan kunt u contact opnemen met de redactie.

Misschien zijn er onder u die hier al ervaring mee hebben. Dan horen wij dit graag van u.

Wellicht zijn er meerdere mogelijkheden.

Rob van Espen



Vraag & Aanbod

Dit is een nieuwe rubriek waarin wij u de mogelijkheid wensen te bieden om een vraag te richten aan alle clubleden i.v.m. iets wat u zoekt. Of... eventueel wenst u wel iets te koop aan te bieden. Let wel op, alle vragen die u hier wenst te stellen, of wat u ook maar te koop wenst aan te bieden MOET in verband staan met het vliegen. Dus, ... geen appartementen, fietsen, auto's, of wat dan ook dat niets met vliegen te maken heeft! Heeft u een vraag of een aanbod, neem dan contact op met iemand van de redactie.

- Sanicole zoekt een 2^e hands BRAND-DEUR voor de "tower".

Contactpersoon: Geert.

- Wij zoeken voor het leslokaal nog een 4-tal computerschermen 17".

Contactpersoon: Paul

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*



Hoe Vleugels zijn vleugels bouwde ...



Na dertien jaar DPM-plezier was ik toe aan een nieuwe uitdaging: "zelf" iets bouwen om te vliegen. Op 51-jarige leeftijd moest ik niet te veel nadenken en niet te lang uitstellen: "Pluk de dag!". Mijn D.P.M. (Air Création Clipper) werd te koop aangeboden en tot mijn verbazing onmiddellijk verkocht. Dat was al een meevaller. Nu was er financieel ruimte om verder na te denken.

Wat wou ik? Ik wou geen standaard hoog- of laagdekker en dus werd het een combinatie van de twee: een tweedekker.

Wat zocht ik?:

- een kit met een aanvaardbare prijs en met eenvoudig gereedschap te bouwen
- een aantrekkelijk en tijdloos model
- een doordacht en afgewerkt bouwpakket
- liefst in metaal omdat dat materiaal me vertrouwd was
- goede service
- een redelijke bouwtijd
- een sterk toestel omdat ikzelf geen "ultra-light" ben ...



Het werd de Renegade Spirit van Darryl Murphy uit Canada waarvan de verdeler (Robert Crets van Limair Industry uit Lommel) niet te ver uit de buurt woonde.

De Renegade is een "staggered wing biplane" met een aluminium romp en vleugels en een echte "fun-flyer". Het toestel heeft iets tijdloos en doet mij denken aan de klassieke WACO uit de jaren '30 maar dan in mini-uitvoering. Solo gevlogen is de maximale belasting +10G en -6G wat het toestel geschikt maakt voor "basic aerobatics". Het zicht is door de vooruit geschoven vleugels uitstekend in vlucht en het is een veilig toestel door zijn indrukwekkende STOL-eigenschappen voor ruw terrein en door zijn conventionele "tail-dragger"-kenmerken.

Het airframe is een mix van oude en nieuwe technologie. De aluminium vleugels met kabels en struts zijn de meest indrukwekkende onderdelen van dit vliegtuig. De invalshoek van beide vleugels is 4 graden. De l-struts tussen de vleugels en de bekabeling vormen de basis van deze ijzersterke vleugels. De cowling, fairings en de tips zijn van kunststof (carbonfiber). Limair bood als optie een romp en aanvalsboorden van carbon waar ik voor koos. In de standaardkit heeft de romp een doekbekleding en zijn de aanvalsboorden van dun aluminium en dat leek wat te fragiel. Dubbele besturing is standaard in dit toestel.

Men hoeft zeker geen slangenmens te zijn om in de achterste cockpit te geraken. De voorste cockpit is echter wat moeilijker toegankelijk. Gelukkig zit de piloot achteraan! Achterin is er nogal wat lawaai en men voelt er veel wind. Men dient dus wel goed gekleed ten strijde te trekken. De kit werd besteld op 18-12-'98 en kwam toe op 1-2-'99. Eerst werd het pakket zorgvuldig nagekeken en gecontroleerd of alles aanwezig was. Enkele kleine onderdeeljes werden nagestuurd.

In maart werd begonnen met de afbouw van de romp volgens de plannen. Wat eerst maar enkele dagen werk leek liep uit tot 3 maanden. Het werksysteem was anders: alles moest heel zorgvuldig en punctueel worden uitgevoerd en dat nam heel wat tijd in beslag. Juni '99 kon ik starten met het bouwen van de stabilo, vin, hoogteroer, richtingsroer en 4 ailerons. Zonder het bekleden hiervan nam dit een half jaar in beslag zodat ik in januari 2000 kon beginnen met het bouwen van de vleugels.

In de zomer was de eigenlijke bouw af en konden alle delen gespoten worden met zinkcromat.

Daarna begon de voorbereiding voor het bekleden: alle scherpe delen bewerken en beplakken met tape. Het bekleden met doek schrikte me wel af maar is uiteindelijk toch prima verlopen dankzij de uitstekende handleiding. Het bekleden met thermo-retractabel fabric (bekledingsdoek), het spannen en het dopen duurde twee maanden. Daarna kwam de romp terug aan de beurt. De rompschelpen werden geplaatst in september 2000 bij Limair waarna alles terug naar Olen werd getransporteerd.

Nu kwam het grootste probleem: welke kleur en welk motief? De kleurkaart werd naar overal meegenomen zodat we ze konden bovenhalen als we ergens een mooie kleur zagen. De kleurkaart is in elke provincie geweest, op elke parking bovengehaald. We kwamen tot geen aanvaardbaar compromis en als basiskleur hebben we dan de kleur van de UV-protectielag genomen (zilvergrijs). Om de tweede kleur en de tekening te bepalen werd internet ingeschakeld. Het werd bordeaux. Eindelijk was het beslist.

Het spuiten zelf was niet zo'n gezonde onderneming en gelukkig kregen we geen reactie van de burens want er was nogal wat geurhinder.

Januari 2001 kon ik beginnen met de plaatsing van de motor, de bekabeling, de instrumenten en het interieur van de cockpit. Als motor werd een Jabiru 2200, 80 pk gekocht omdat het een lichtgewicht is in zijn soort (56 kg all-in) en luchtgekoeld. In mei 2001 werden de laatste werkzaamheden uitgevoerd:

- proefdraaien van de motor en transport naar Sanicole

- monteren en uitlijnen van de vleugels

Er doken nog enkele moeilijkheden op waaronder het starten van de motor, de olietemperatuur en het vinden van een geschikte propeller.

En dan op 29-6-01 de eerste vlucht door Robert Crets. Toch een opluchting dat hij bij de eerste vlucht een uur in de lucht bleef. Alles werkte en er moest niets bijgetrimd worden. Na de derde vlucht werden er door Robert al loopings gedraaid.



Het bouwen van een eigen toestel is een hele ervaring en geeft veel voldoening eens men er zelf mee de lucht ingaat.



Winterpret



De winter kan mij doorgaans helemaal niet boeien. De regen, het lage wolkendek, windstoten, de afwezigheid van zon en licht, en ook nog de lage temperaturen en de sneeuw, zijn eerder elementen die mij deprimeren dan mij gelukkig maken, en het zou mij niet verwonderen dat vele vliegers onder ons er evenzeer zo over denken.

Er zijn natuurlijk wel mensen die de sneeuw gaan opzoeken om hun geliefkoosde sport, het skiën, te kunnen beoefenen. Ook ik heb de gelegenheid gehad om het skiën te leren, maar lang geleden heb ik een budgettaire keuze gemaakt tussen de ski en het vliegen. De twee sporten tegelijk beoefenen, was voor mij onmogelijk. Echter, enkele jaren terug, heb ik het geluk gehad om even van de winter te kunnen genieten en heb ik een winterlandschap terug kunnen bewonderen, zoals ik het vroeger ooit gezien had, toen 36 jaar geleden...

Het was in 1963. Het had gedurende een zestal weken tot -10°C à -15°C gevoren boven een laag sneeuw. De vliegtuigen konden niet uit de hangars gehaald worden want de vrieskou had de grond zodanig in haar greep, dat de rails van de rolpoorten omhoog gekomen waren en de poorten niet meer in beweging konden gebracht worden. Toen men uiteindelijk de vliegtuigen toch kon bevrijden was het extreem koud. Het was klaar winterweer.

Weet wel, dat men in een SV4 met een open canopy vliegt. Onder mijn vliegoverall droeg ik twee of drie pull-overs, daarbij trok ik nog twee paar handschoenen aan en twee paar wollen sokken in mijn laarzen. Er heersten polaire temperaturen. Ik herinner mij dat ik ondanks mijn handschoenen en kousen, mijn handen en voeten voortdurend in beweging moest houden om mijn bloedsomloop te stimuleren.

Maar wat een prachtig winterlandschap!!!

We vlogen over een door de zon glinsterende doek. Bossen en dorpen waren belegerd door



de witte vorst. Alle velden waren overdekt door één zelfde laken, hier en daar doorgesneden door de dunne lijnen van de wegen. Het zuivere hemelsblauw spreidde zich wijd uit over het rimpelloze wit. Voor een jonge piloot was zelfs de meest gedetailleerde luchtvaartkaart nutteloos. Gelukkig kon men nog altijd rekenen op de instructeur en de radio (goniometer). Ik herinner mij nog het kasteel van Heylissen, dat als het ware bijna verzonken was in een zee van sneeuw. Andere merkpunten waren er niet.

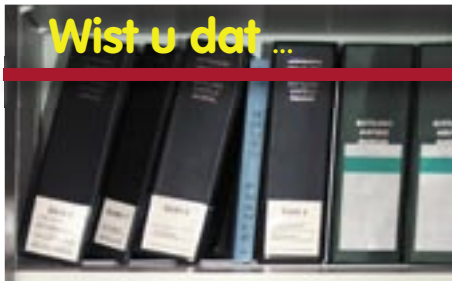
Meer dan drie decennia later, heb ik die gevoelens van weleer terug kunnen ervaren. Er zijn weliswaar belangrijke verschillen tegenover toen. Het vliegtuig (C150) is nu bekleed met metalen plaat in plaats van met doek. Ik zat nu in een gesloten en verwarmde cockpit, met VOR, ADF en transponder aan boord en met de vliegervaring die ik in de loop der jaren heb opgedaan.

Toch werd ik getroffen, door de aangename ervaring van opnieuw te kunnen opstijgen van op een knarsend tapijt, door het heerlijke gevoel van alleen op 2500 voet te vertoeven boven een landschap, gelijkend op een wit-zwart tekening, zonder kleuren, zonder reliëf en bezaaid met ingeslapen dorpen, allen éénparig op elkaar gelijkend, en door tenslotte, bij het landen, mij voorzichtig en rustig te laten afremmen door de bevroren sneeuw.

Dat is de winterpret die ik niet wil vergeten.

J. Verhaeren

Wist u dat ...



- deze vijfde Fly Over uitgave alweer de tweede jaargang van ons clubblad inluidt,
- wij als redactie nog steeds even enthousiast zijn als bij de eerste uitgave,
- wij de vele clubleden die één of meerdere onderwerpen als kopij hebben ingezonden, hiervoor hartelijk danken,
- er nog een groot aantal onderwerpen in de la liggen om te worden opgenomen in de volgende uitgaven,
- we desalniettemin wederom een beroep doen op iedereen om toch vooral (vlieg)verhalen, foto's, gedichten en/of andere interessante kopij aan te leveren,
- de Fly Over immers een CLUB-blad moet zijn met inbreng van de leden en niet een verzameling verhalen van de redactie,
- de komende (winter)periode de perfecte tijd kan zijn om weer uw (vlieg)-administratie op orde te brengen,
- we in dat kader nog eens willen vragen dat u uw gegevens allemaal doorspeelt aan Mireille, zodat zij de leden database volledig up-to-date kan houden (vooral de nieuwe leden graag alle informatie doorgeven...),
- daarbij door misschien minder werkelijke vliegers er juist meer tijd overblijft om aandacht aan theoretische zaken te besteden,
- bijvoorbeeld de vliegkaarten mogelijk niet meer actueel zijn (per 1/1/2004 komen er nieuwe kaarten voor België. Daarop vindt u een groot aantal recente wijzigingen in CTR's; TMA's; etc.),
- ook de meest recente Belgische AIP in het clubhuis per computer is te raadplegen,

- ook als er (b.v. door weersomstandigheden) niet gevlogen kan worden, ons clubhuis een bezoek ('s avonds of overdag, zeker tijdens het weekeinde) meer dan waard is,
- u dan ook eens rustig de tijd kunt nemen om alle informatie die per computer en in de diverse kasten beschikbaar is, tot u te nemen,
- er dan natuurlijk ook aan de toeg met collega-vliegers ervaringen kunnen worden uitgewisseld,
- hierdoor leuke afspraken voor het volgend jaar kunnen ontstaan (ga bijvoorbeeld eens samen vliegen naar nog niet ontdekte velden),
- de club bij iedereen graag onze adverteerders onder de aandacht brengt,
- inmiddels per 20 oktober een nieuwe theoriecursus is gestart, met 8 deelnemende clubleden,
- we onlangs ons helpersfeest hadden in het clublokaal en daar ook uw mening werd gevraagd naar een nieuwe en veilige Airshow formule voor volgend jaar,
- dat we nog steeds veel enquêteformulieren verwachten met uw commentaren en/of suggesties...,
- de redactie er aan denkt om in de toekomst een rubriek "VRAAG & AANGEBOD" in te voeren dat uiteraard enkel voorbehouden is aan clubleden voor luchtvaart-gerelateerde zaken,
- Nico een denderend feest hield ter gelegenheid van zijn 50^e verjaardag,
- maar ... dat dit eigenlijk een dekmantel was en hij alle aanwezigen verraste met de aankondiging dat de deugniet die dag in alle stilte trouwde met "zijn" Ingrid,
- hij het presteerde om iedereen met verstomming te slaan door een échte gitaar vast te nemen en een bruisend optreden te geven. Dat deed hij samen met een bende kornuiten waarmee hij in zijn jeugd ook optredens gaf. En of alle aanwezigen daarvan genoten? Geloof het maar zeker...,
- we bij deze Nico en Ingrid toch nog eens uitbundig willen feliciteren met hun huwelijk. Hen nog eens hartelijk willen bedanken voor de meer dan fantastische avond die we met z'n allen beleefden. En ... hen beiden nog vele gelukkige jaren willen toewensen! Een korte foto-impressie van die avond zie je hieronder ...





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.

BS&I[®]
BEDRIJFSOPTIMALISATIE

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

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

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