

VOLGENDE KEER STAAT HIER EEN ADVERTENTIE VAN
LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM





Woordje van de voorzitter...

Beste clubleden,

De voorbije weken hebben we noodgedwongen een einde zien komen aan een beruchte en geroemde Sanicole traditie. De weigering van de Franse Luchtvaart autoriteiten om gebruik te mogen maken van het vliegveld te Nuits-Saint-Georges noodzaakte ons naar elders uit te wijken.

Akkoord het hele concept van de vliegweek hadden wij zelf reeds hertekend. Bantheville zou een uitvalsbasis worden voor de doorgedreven vliegtraining, maar dat Abeville de eindbestemming zou worden wisten we pas op het laatste ogenblik. Blijkbaar hebben deze veranderingen zeer positieve gevolgen. Verder in dit blad laten enkele deelnemers jullie kennis maken met hun ervaringen.

De pastadag was niet zo'n groot succes als de vorige jaren maar toch was de opbrengst behoorlijk. De sfeer en het eten waren enorm goed. Bedankt voor jullie inzet.

Waar ik nu vooral mee bezig ben en samen met mij een heel team is de voorbereiding van de vliegshow op 20 juli. Over ongeveer drie weken is het weer zover. Ik ben er van overtuigd dat we er, zoals het reeds 31 maal het geval was, met z'n allen zullen staan om onze club ook nu weer internationaal in de kijker te plaatsen. Hier en daar zijn er nog "jobs" die open staan. Heb jij je kandidatuur nog niet gesteld doe het dan meteen.

Alvast mijn oprechte dank aan iedereen die dat wel al heeft gedaan, aan hen die reeds maanden bezig zijn met de voorbereiding en aan alle "duivels doet al" die naarmate "DE" datum nadert de "Sanicole heksenketel" zullen vervoegen. Vele handen maken het werk licht en bovendien hoe meer zielen hoe meer vreugd.

Wat ik bijna ging vergeten is iedereen een prettige vakantie toe te wensen; mooi weer, rust en ontspanning maar vooral een terugkeer met volledig opgeladen "batterijen".

Groetjes

Nicole

"Onze" Piet met zijn F-84 in de kijker...

PERENAAR PIET TAMBORIJN WAS ER BIJ TIJDENS EXPO 58

'De ogen van de wereld op ons gericht!'

'Of we met onze formatie de B van België of Boudewijn vormden, herinner ik me niet echt, feit was dat de wereld die dagen naar België keek en wij ons steentje mochten bijdragen.' Aan het woord is Perenaar en ex-piloot Piet Tamborijn (75). Hij herinnert zich als geen andere Expo 58.

Piet was tijdens de opening van de Wereldtentoonstelling hoog in de Brusselse lucht van de partij met zijn F84F Thunderstreak. 50 jaar later was hij natuurlijk ook aanwezig bij de start van de Limburgse Expo-vieringen in CC Poorthuis.

Tamborijn: 'Voor ons was dit niet zo'n bijzondere operatie, in die tijd was het op 21 juli telkens 'volle bak'. Geleerd in Florennes hadden we één en ander echter minutieus voorbereid. Wij waren daar niet echt mee bezig maar men wist dat België, Brussel en de Expo die dagen wereldwijd in de kijker stonden. Onze "leader" moest ons op een vastgesteld uur boven het Atomium brengen omdat de koning net op dat moment het lint zou knippen.'

Al die Expo-herdenkingen, bijvoorbeeld die Box58 in de bibliotheek, begrijpt u dat?

Tamborijn: 'Expo 58 was een mijlpaal in onze geschiedenis. Het voerde 42 miljoen mensen naar Brussel en bijna alle Belgen zijn één of meerdere keren langs geweest. Ook ikzelf heb de Expo drie keer bezocht en ik keek mijn ogen uit naar al die nieuwigheden zoals de televisie en al die Russische ruimtetuigen. Voor al wie dat heeft beleefd en wie al die verhalen van toen heeft gehoord zijn die herdenkingen natuurlijk prima. Dat ook Peer zijn steentje heeft bijgedragen verheugt me zeer.'

De Limburgse herdenkingsmanifestaties voor Expo 58 gingen in Peer van start met een druk bijgewoonde hapening. U kunt nog tot 9 mei terecht in de Juul Stinissenbibliotheek om de Box58 te komen verkennen.



Piet Tamborijn, vandaag met 4 Expo-hostessen, toen in het luchtruim boven het Atomium. Tamborijn's toestel is het meest rechtse in het kroontje bovenaan

Inhoud



1. Bij de cover:
Bücker Jungmann
2. Woord van de voorzitter
"Onze" Piet in de kijker
3. Airshow 2008
Aankondiging
- 4-5. Een goede start
- 6-7. Avontuur van Henny en Stefaan
8. Wist u dat ...
Agenda 2008
Onze leerlingen 2008
9. OPS-corner
5e Jochen Kenens trofee
10. Peter en Stefaan (vervolg)

Redactie:

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

OPGELET !!

WEGENS
GROTE FEESTELIJKHEDEN
(zie elders in Fly-Over)
ZIJN HET CLUBHUIS
EN HET VLEGVELD
GESLOTEN OP
9 AUGUSTUS.



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 &
BEDRIJFSOPTIMALISATIE

Steenovenweg 5
Postbus 172
5700 AD Helmond

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

STYL AVIATION



- 50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS
- IMPORT- EXPORT INSPECTIONS
- THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER
- DIAMOND SERVICE CENTER
- FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES
- OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES
- HANGAR & OFFICE RENTAL

www.STYL AVIATION.com
AIRCRAFT MAINTENANCE

STYL AVIATION • LUCHTHAVENLEI 1, P.B. 34 • ANTWERP AIRPORT, 2100 DEURNE • BELGIUM
+32(0)3 322 75 22 • INFO@STYLAVIATION.COM • WWW.STYLAVIATION.COM

Het vliegveld zelf ligt wat zuidelijker van de stad. We maakten weer een voorbeeldlanding. De "grotere jongens" maakten we hiermee jaloers... Een tankwagen kwam aanrijden om 15 liter aan te vullen. Vervolgens kregen we ook daar een busje toegewezen wat bijzonder gemakkelijk was. Een vriendelijk stelletje deze keer. We deden alle voorbereidingen en de meteo hielp ons weer uitstekend. Het weer zou verder verbeteren en doorvliegen richting Griekenland zou geen probleem zijn.

Bij het indienen van het vluchtplan naar Kerkyra (Korfu) kregen wij een setje met een te vliegen route om rekening mee te houden als wij Montenegro zouden passeren. De Duitse piloot heeft dat setje schijnbaar niet meer willen gebruiken en wij weten nu ook waarom. De tip vanuit het kantoor voor het vliegplan bleek helemaal van toepassing. Bij de grensovergang tussen Montenegro en Albanië wordt standaard geen toestemming gegeven om de kustlijn te volgen. Een verklaring had men niet maar zij gaven ons weinig kans. De route stond in de set van de Duitse piloot ook aangegeven.... Om dat laatste stukje nog goed in beeld te krijgen voorzagen zij ons van een gratis VFR kaart en wensten ons vervolgens een goed vlucht. De route liep ter hoogte van Tivat landinwaarts naar een reportingpoint POD. Dat staat voor Podgorica waar overigens ook een vliegveld in de omgeving ligt. Gewapend met deze informatie en een redelijk weerbeeld konden we in de TL richting Griekenland vertrekken.

Montenegro



Behalve de spanning die momenteel heerst in het, tot onafhankelijk Montenegro uitgeroepen land, zat er ook voldoende spanning in de cockpit van de TL. Het weer was bij flarden slechter dan de meteo ons eerder aangaf. Verder werd het zicht op de kustlijn toch wel weer behoorlijk beangstigend; het drong nu spontaan door waarom het eigenlijk Montenegro heet; zwarte bergen dus. Op het beruchte punt aan Tivat approach gevraagd om de kustlijn te mogen volgen. Natuurlijk maakten zij voor ons geen uitzondering en wij werden gedwongen landinwaarts richting POD te vliegen. Gezien de plaatselijke weersgesteldheid een onmogelijke opgave. Vanuit Tivat hadden zij dit ook in de gaten en werd eigenlijk geen optie geboden toen wij de keuze kregen om terug te vliegen naar Dubrovnik of bij hun in Tivat op visite te gaan. We moesten wel en aldus richting vlieg-

veld van Tivat en clear to land. In final hangend op een behoorlijke landingsbaan zag ik al een grote brandweervagen klaarstaan en allebei beweging voor het havengebouw.



We landden en weden even stil van het ritueel dat zich rondom ons voltrok. Van verbazing hebben we geen foto meer gemaakt behalve dan van de plaats waar we stopten. Een heuse regenboog om ons heen om het ontvangstfeest nog meer luister bij te zetten. Schijnbaar is het gebruikelijk dat er een viertal grondstewardessen in hun fijnste outfit de toestellen ontvangen, bijgestaan door de hele groundcrew en een brandweervagen. Aangezien zij niet wisten welk type toestel er kwam landden namen ze het zekere voor het onzekere en hun verbazing was zeker zo groot als de onze. Er landde nog een Russisch toestel voor het bezorgen van de post. Deze manoeuvreerde met de vleugeltips net over onze TL heen. Nadat we het toestel snel langs de baan hadden vastgezet gingen we naar binnen. Daar kregen we een gebakje aangeboden waarna wij herhaaldelijk gevraagd werden naar het maximum takeoff gewicht. Dat hadden wij al eerder gehoord. De dames maakten daar gretig gebruik van een internetaansluiting om de nieuwste modellen schoenen te bestuderen. Het gebouwtje was van de meest minimale uitrusting voorzien en na een uur waren wij zover dat we wat vrijer mochten bewegen en boven eens naar de toilet mochten. In alle rust werd er daar nog uit de puin opgebouwd. De toiletten waren voorzien van emmers water... Maar ze bedoelden het goed.

Uiteindelijk na een flinke poging om onze lach in te houden van wat wij allemaal zagen, betaalden we en werden we in de nieuwe hal erlangs eigenlijk gedropt. Tussen een aankomst van voornamelijk Russen. In de rij voor de paspoortcontrole gaf ik mijn Europese ID kaart af, geldig voor de meeste landen. "Pasport", kreeg ik bitsig te horen. Gelukkig had ik die ook meegenomen. Daar werd een stempeltje [TIVAT] in gezet. In mijn ooghoek merkte ik meteen twee agenten waarvan 1 in burger. Het lag er dik bovenop dat het hun taak was er mensen uit te pikken. Ik heb dan maar even gewacht op Stefan en daarna konden we alle twee toch zonder problemen passeren.

Taxi

Eenmaal door de toegangscontrole werden we meteen opgewacht door iemand die vroeg of wij een taxi nodig hadden. Eigenlijk zonder dat wij

ons ervan bewust waren dat deze geen badge had omhangen met daarop duidelijk [Taxi]. Nadien bleek hij ook een mooie mercedes te hebben doch ook zonder vermelding Taxi... Die moest tussen alle, wel legitieme chauffeurs, toch wel een heel bijzondere positie innemen om zonder kleerscheuren op deze manier klanten van de "echte" taxichauffeurs af te snoepen.

Taxi naar het hotel

Toch wel wat achterdochtig of we niet meteen ontvoerd zouden worden, begonnen we maar meteen een babbeltje met de chauffeur. Hij vertelde dat het daar toch erg veilig was want hij had een dochter, in een voor velen interessante leeftijd, die daar toch laat in de nacht heel rustig op straat kon lopen. Dat gevoel hadden wij toch niet echt. Bij een wegoopbreking gaf hij aan om ons naar een familiehotel te brengen en we er maar eens moesten zien of het voldoende goed was. Erg veel keus was er toch niet echt. Twee kamers langs elkaar die echter volstonden ondanks een gebrekkige douche. Laten weten dat wij er genoeg mee namen, ingechecked en gevraagd of wij iets konden eten daar. Dat was geen probleem en dus gingen we maar aan de tafel. Als enige gasten hadden we alle ruimte. De dame achter de receptie gaf aan dat in verband met een feestavond het ontbijt die ochtend drie huizen verder zou zijn in een hotel dat ook van hun was. Geen probleem. Aldus aan tafel waar de ober (een aardig doch eenvoudig type) eerst een ongenode gast van de tafel verdreef. De kaart doorgenomen en voor werkelijke spotprijzen (8 euro voor een diner) een keuze gemaakt. Pilsje voor Henny en vervolgens toch maar eens besproken of wij van dit avontuur geen blijvend letsel zouden overhouden zoals Dreffus uit de serie the Pink Panther. Zo'n trillend oog en mogelijk een tijdelijke psychiatrische behandeling. Daar kregen wij zo de slappe lach dat wij er niet meer uitkwamen en beziens kregen van de lokale 3 aanwezigen. Die moeten vast gedacht hebben dat wij onverschrokken helden zijn om daar zo vrolijk tekeer te gaan. Om verdere brokstukken te voorkomen toch maar zo goed mogelijk aan de ober uitgelegd dat wij nogal wat stress hadden gehad en het zo afreageerden. Hij snapte het en zodoende bleef het mes op tafel liggen... Even daarna kwam een oudere man binnen die zich vrij tactisch zetelde nadat hij de drie personeelsleden even de hand had geschut. Een vriendelijk knikje richting ons. Het was opvallend dat hij niets gebruikte en gedurende onze maaltijd daar rustig bleef zitten met later nog eens vriendelijk oogcontact. Die moest volgens ons een speciaal baantje hebben om één en ander in de gaten te houden. Positief denkend nam hij misschien wel incognito de nodige zorg voor ons op. Hoe dan ook, eigenlijk prima gegeten daar en meteen na het diner naar de kamer met een ongerust gevoel en het idee om nog weg te komen in Tivat.

In het volgend nummer leest u het vervolg van ons avontuur...

Henny

Sanicole International Airshow 2008

Beste vrienden, het is weer bijna zover. Onze airshow staat voor de deur en we zijn druk in de weer om de laatste details af te werken. Het vliegprogramma is klaar en de promotiecampagne is eind mei van start gegaan. Geert en Tom zijn weer druk in de weer om alle werkschema's in te vullen, dus als je jezelf nog niet hebt opgegeven en je bent beschikbaar op zondag 20 juli of in de opbouwperiode ervoor, of de afbraakperiode erna zijn we heel blij als we op je steun kunnen rekenen.

Op zaterdag 28 juni is het vliegveld gesloten omwille van de open deur dag van de legerbasis van Leopoldsborg, maar we zullen die dag een grote veiligheidsoefening houden ter voorbereiding van onze show. In de voorgaande jaren hebben we steeds een table-top oefening gehouden, maar dit jaar hebben we ervoor gekozen voor een grote live-oefening. Alle kijklustigen zijn die dag welkom.



Ready for "real" take-off ...

Negen jaar geleden, kwam er een klein meisje Sanicole binnen getreden.

Kleine meisjes worden groot en het was Geoffrey die haar zijn liefde bood. 't Was van hem goed gezien, want ze heeft een grote familie, ze zijn met meer dan tien. Ze komen graag op Sanicole hun handen uit de mouwen steken dus dat heeft onze airshowdirector goed bekeken.

Ondertussen is Tamara op Sanicole helemaal thuis en staat ze vaak met Nicole achter het fornuis. Ze kan pintjes tappen en hotdog maken, nu moet ze alleen nog over haar vliegangst heen geraken. In september 2007 nam onze Geof een verstandig besluit en haalde al zijn charmes uit, om zijn mini (Tamara) een huwelijksaanzoek te doen, en haar JA werd bezegeld met een zoen.



Op 9 augustus gaan ze in hun huwelijksvliegtuigje stappen, daarom gaan we op die dag op Sanicole geen pintjes tappen. Het vliegveld sluiten we, op deze speciale dag maar jullie begrijpen vast wel dat dit voor één keer wel mag. Tot slot willen Geoffrey en Tamara jullie nog iets laten weten en je mag dit echt niet vergeten:



Al vliegend door het leven, elkaar vrijheid en liefde geven. Samen naar de repetities van de harmonie gaan, het is fijn om naast jou in het leven te staan. Ik ben ontzettend blij met je steun, liefde en je trouw, ik hou na negen jaar nog steeds heel veel van jou. Eerst was het ik en jij maar vanaf vandaag is het wij.



Op zaterdag 9 augustus 2008 vervullen we onze grootste wens. We beloven elkaar trouw voor God en elk mens. Om 12u30 geven we elkaar het Ja-woord in de Sint-Vincentiuskerk te Zolder. We zouden het fijn vinden als jij daarbij aanwezig zou zijn.

Samen met onze ouders, verwelkomen we jou graag op de receptie om 15u30 in de Barrier.

Als je op onze receptie aanwezig wil zijn, verwittig ons dan voor 15 juli 2008. Je kan je inschrijven op het blad dat in het clubhuis zal hangen.

Groetjes
Tamara & Geoffrey

Een goede start...



Voor de meeste piloten onder ons is opstijgen gewoon een routine geworden. Zij kennen de formule van draagkracht door en door en weten ook dat er rekening moet gehouden worden met tal van factoren die aan deze kritieke vluchtfase verbonden zijn.

Maar eens op de startbaan, motor op vol vermogen en de remmen los worden sommige van deze zaken soms wel eens uit het oog verloren. Juist daarom is het misschien goed alles eens op een rijtje te zetten.

WELKE FACTOREN KUNNEN DE PRESTATIES BIJ HET OPSTIJGEN WIJZIGEN?

1. De krachten die altijd aanwezig zijn:

- de stuwkracht van de motor(en)
- het gewicht van het vliegtuig
- de aërodynamische draagkracht
- de aërodynamische weerstand
- de weerstand ten gevolge de wrijving vliegtuig-startbaan.

2. De acceleratie

De wrijvingscoëfficiënt hangt natuurlijk af van het type bovenlaag van de startbaan, maar men mag stellen dat de gemiddelde waarde, bij lage snelheid en op een verharde, droge baan, ongeveer 0,04 bedraagt. Daarom mag de resulterende acceleratiekracht zo goed als constant worden beschouwd en de beweging als gelijkmatig versnellend gezien worden. De acceleratie is afhankelijk van de stuwkracht en het gewicht en beïnvloedt dus de opstijgafstand. Zo leidt, grosso modo, een vermindering van het acceleratievermogen met 5% tot een toename met minimum 5% van de opstijgafstand. Daarom is het steeds belangrijk om tijdens het opstijgen niet alleen de acceleratie te controleren en de lengte van de baan te kennen, maar ook om te weten hoeveel afstand er overblijft om de startprocedure af te breken.

3. De opstijgsnelheid

Deze heeft een rechtstreekse invloed op de opstijgafstand:

- een toename met 5% betekent een toename met 10% van de opstijgafstand (de afstand vermeerderd immers met het kwadraat van de snelheid)
- een opstijgmanoeuvre aan een te lage snelheid kan anderzijds aanleiding geven tot:
 - a. het overtrekken van het vliegtuig
 - b. controleproblemen
 - c. een initiële te lage hoogtetoename (hinder-nissen)
- een opstijgmanoeuvre aan een te hoge snelheid kan leiden tot een langere opstijgafstand waardoor de resterende baanlengte te kort wordt indien men het opstijgen bij "lift-off" moet afbreken.

4. De stand van het vliegtuig bij het opstijgen

Een te hoge neusstand tijdens het opstijgen kan een vervorming van de luchtstroom in de motorinlaat en een toename van de luchtweerstand veroorzaken waardoor de opstijgafstand weer maar eens groter wordt. Bij een te snel uitgevoerde rotatie gaat het totaalgewicht van het vliegtuig te snel van de drie wielen op de twee hoofdwielen over wat aanleiding kan geven tot klapbanden.

5. Het gewicht van het vliegtuig

Bij het opstijgen zal het gewicht een invloed hebben op de reële opstijgsnelheid. Omdat de wrijvingsweerstand toeneemt heeft het rechtstreekse invloed op de acceleratie. De toename van het gewicht met 10% kan leiden tot:

- een vermindering met 10% van het acceleratievermogen
- een toename met 5% van de opstijgsnelheid
- een toename met 21% van de vereiste opstijgafstand

6. De helling van de baan

Iedere helling veroorzaakt een bijkomende kracht die de acceleratiekracht kan doen toe- of afnemen. Een stijgende helling zorgt voor de toename van de opstijgafstand die trouwens groter wordt naarmate de verhouding stuwkracht/gewicht verkleint. Hierbij mag echter opgemerkt

worden dat het effect van de wind steeds sterker zal zijn dan dat van de helling.

7. De staat van de baan

De staat waarin de baan zich bevindt en de ondergrond waaruit ze bestaat verandert de waarde van het wrijvingscoëfficiënt. Bij normale gebruiksomstandigheden wijkt deze coëfficiënt weinig af van de gemiddelde waarde. De staat van de baan wijzigt nauwelijks de opstijgprestaties behalve in extreme gevallen zoals een overstroomde - of een niet kort genoeg gemaakte startbaan. Ook bij een lage stuwkracht-gewichtsverhouding speelt ze een van grote rol.

8. De wind (rekening houdend met de constante kracht en de richting)

De wind heeft nagenoeg geen invloed op de acceleratie zelf. Hij beïnvloedt wel de grondsnelheid tijdens het opstijgen. (De grondsnelheid is gelijk aan de opstijgsnelheid - de tegenwindcomponent). Een tegenwind met een kracht gelijk aan 10% van de opstijgsnelheid vermindert de vereiste opstijgafstand met 19%. Bij een staartwind met een kracht van 5% van de opstijgsnelheid wordt de opstijgafstand met 10% vermeerderd.

9. Eventuele windshears

Deze fenomenen kunnen de ware snelheid en of de hoogtetoename zo plots doen variëren dat ze moeten gecompenseerd worden door ofwel de "aanvalshoek" ofwel, indien mogelijk, de stuwkracht te verhogen. Zeer uitzonderlijk en in extreme gevallen kunnen zij de oorzaak zijn van onvermijdelijke ongevallen. De oorzaken van dit verschijnsel vinden wij terug bij zomeronweders (lage bewolking/warm grondoppervlak), frontale massa's. Ook de aanwezigheid van wateroppervlakten aan de uiteinden van de baan kunnen hierbij een rol spelen

10. De "pressure-altitude" en de temperatuur

De toename van deze twee elementen zorgt voor de toename van de ware opstijgsnelheid en voor een vermindering van de acceleratie. Zo zal een hoogte van 2000 Ft t.o.v. het zeeniveau leiden tot:

- een toename van de opstijgsnelheid met 3%
- een vermeerdering van de opstijgafstand met 13%.

Op zeeniveau (hoogte 0) leidt een temperatuurstijging ten opzichte van de standaard temperatuur tot:

- een toename van de opstijgsnelheid met 5%
- een vermeerdering van de opstijgafstand met 22%

Opmerking:

- Hou er rekening mee dat in warme landen de temperatuur bij zonsopgang zeer snel oploopt.

OPS-corner

Vliegweek in Frankrijk

Dit jaar is gekozen voor een gewijzigde opzet van de vliegweek in Frankrijk. De eerste opzet was 3 dagen Bantheville en 3 dagen Nuits St.-Georges.

Tot ieders spijt en verbazing werd er geen toelating verleend om Nuits St.-Georges te bezoeken. De Franse autoriteiten beriepen zich op de beperkingen in de concessie. Alle pogingen om dispensatie te krijgen bleken te vergeefs.

Na snel beraad is Abbeville de voorlopige vervanger van Nuits St.-Georges geworden. Deze bestemming bleek achteraf een schot in de roos. Het veld biedt zoveel mogelijkheden, zodat het veel kans een vaste bestemming wordt tijdens de Sanicole Vliegweek in Frankrijk.

Nieuw Clubvliegtuig

Onze Trouwe WIX wordt vervangen. De motor van de WIX telt een respectabel aantal uren. En als we aan dit tempo blijven doorvliegen, zijn we binnen zeer korte tijd aan een motorwissel toe. Het laat ons niet toe om het naderende probleem nog langer voor ons uit te schuiven. Besluit 1.: WIX wordt voorlopig stilgezet en gaat in de verkoop. Besluit 2.: Cessna 152 is aangeschaft.

Cessna 152
OO – LVB
Cel T.T. 3590 H
Motor: SMOH 850 H

Rampenoefening

28 juni a.s. wordt op ons vliegveld een rampenoefening gehouden o.l.v. de brandweer van Leopoldsborg. Het vliegveld is dan gesloten i.v.m. de Open Deurdagen in het Kamp van Beverlo. De oefening wordt georganiseerd als voorbereiding op de Airshow van 20 juli.

Alle leden zijn welkom en kunnen participeren als toeschouwers. De airshow-stewards worden tijdens de oefening ook als steward ingezet. De oefening is om 13.00 uur afgelopen. Na de oefening mogen onze vliegtuigen vertrekken naar een andere bestemming. Zondag 29 juni kunnen de vliegtuigen tussen 18.00 en 19.00 uur terugkeren naar Sanicole. Al enkele jaren gaat een groep leden tijdens de sluiting van Sanicole naar Bantheville. Ook dit jaar plannen we dit.

Jochen Kenens Trofee uitslag

Dit jaar werd er bijzondere aandacht geschonken aan de dalhoek bij het aanvliegen waardoor het niet meer mogelijk was om, zonder strafpunten, laag binnen te komen en het motorvermogen te gebruiken om op de juiste plaats te landen.

Hierbij de resultaten en de beoordeling van de jury (Tom en Rik):

1. Danny Verreyken (320 Punten) met zijn Bolkov (D EMFU) "de laatste (deelnemer van de dag) zal de eerste zijn".
 2. Paul Paeleman (300 Punten) met de OO LNC met de mooiste landingen van de dag.
 3. Jan Pauwels (230 Punten) ook met de OO LNC een zeer mooie prestatie! (de prijs ligt nog klaar in het clubhuis)
 4. Alexander Domanitsky (180 Punten) opnieuw met de OO LNC en de grootste aanvlieghoek van de dag. (Prijs nog af te halen in het clubhuis)
 5. Davoud Motallebi (150 Punten) met de OO WIX was de pechvogel van de dag, door de felle X-wind en de regenbui die net passeerde moest hij twee maal doorstarten zonder te landen. (Bedankt voor de mooie prijzen)
 6. Philippe Baldewijns (120 Punten) met de N177SL waarschijnlijk het moeilijkste vliegtuig voor de doellandingen.
 7. Guido Claes (100 Punten) met de OO WIX een goede prestatie, maar twee maal net onder de 4° dalhoek.
 8. Dirk Dormans (70 Punten) met de PH SVL had pech met het weer, de invloed van een regenbui maakte het landen wel vrij moeilijk. (Prijs nog af te halen in het clubhuis)
 9. Henny Joosten (20 Punten) met de OO WIX, inderdaad de jury was zeer streng op het onderdeel dalhoek > 4°!
- Tot volgend jaar hopelijk met beter weer en wat meer deelnemers.

Geïnteresseerd? Noteer uw naam zo spoedig mogelijk op het inschrijfformulier in het clubhuis of mail het naar geert@sanicole.com

Notams

De afdeling Wing OPS van Kleine Brogel zendt ons regelmatig notams die betrekking hebben op de activiteiten van Kleine Brogel. Afschriften liggen op de balie in het clubhuis. Lees ze voordat u vertrekt.

Bottlang

Het is nog niet bij alle leden bekend dat de Bottlangblaadjes voor een vlucht gekopieerd kunnen worden en dan onmiddellijk terug gestoken dienen te worden in de kافت waar ze zijn uitgenomen.

Soms neemt men niet alleen enkele blaadjes mee, maar zelfs de hele map. Niet doen!!

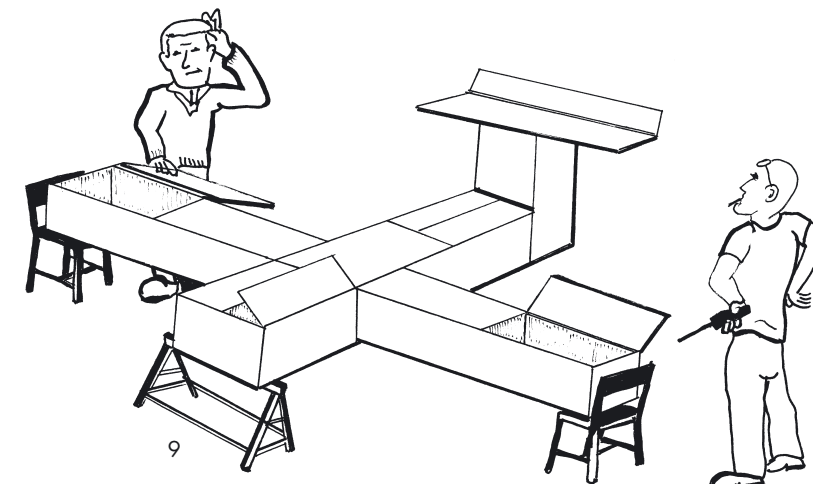
Landkaarten

De nieuwe Low Air Belgium 1:250.000 zijn beschikbaar in het clubhuis.

GEVRAAGD:
Werkende traktor met PTO. Leeftijd en uiterlijke staat zijn onbelangrijk (dat geldt alleen voor traktoren). Lage prijs (gevraagd voor een noorderbuur voor gebruik bij de zuiderburen)
Boeken en luchtvaartmateriaal dat u niet meer gebruikt zijn nog steeds welkom voor de bibliotheek in Bantheville. Geert

Het Resultaat

TWEE VLIEGENDE LEDEN MET EEN HOOG IQ HIELPEN NICOLE HAAR KEUKENKASTEN MONTEREN

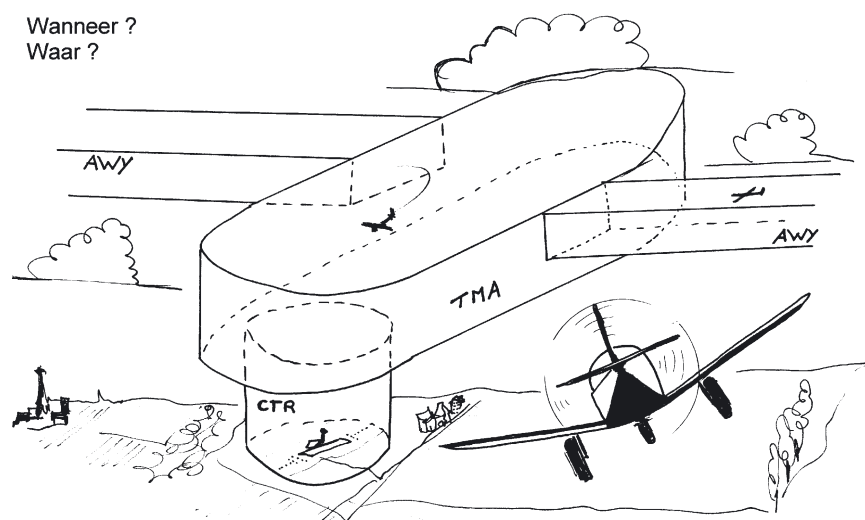


Wist u dat ...

- de Fly-in op Texel een enorm succes was,
- er vanuit Sanicole een groot aantal toestellen Texel heeft bezocht,
- het een prachtige vliegtag was met mooi weer en gezellige ontmoetingen op het terras,
- op de Sanicole website foto's van de diverse deelnemers te zien zijn,
- deze website steeds meer vernieuwingen ondergaat en er professioneler gaat uitzien,
- ook de informatie over de airshow steeds wordt geactualiseerd,
- het jaarlijkse "Nuits-St.-Georges" / "Bantheville" evenement zeer succesvol was,
- dat Nuits-Saint-Georges tegenwoordig van naam is veranderd en Abbeville noemt,
- daardoor een groot aantal nieuwe vliegrou-tes zijn uitgeprobeerd,
- zelfs Engeland en de Kanaaleilanden zijn bezocht,
- ook hiervan foto's op de website zijn te be-wonderen,

TRANSPONDER Mode S

Wanneer ?
Waar ?



Onze piloten in spe aan het woord ...

Opvallend hoe divers ons gezelschap in "ons" lokaal eigenlijk wel is. We kunnen inderdaad wel stellen dat het leslokaaltje zo een beetje onze tweede thuis is geworden.

Iedereen heeft er zich zowat zijn eigen "stek" toegeëigend om gedurende heel de cursus de leerstof op zijn manier te absorberen.

Gemakkelijk is deze laatste zeker niet! QNH, CTR, cumulonimbus, PN, PPR...PPL Velen onder ons hebben het soms moeilijk om DHBDBTZ. (Door het bos de bomen te zien).

Nochtans wordt elk onderdeel telkens weer met een uitgesproken enthousiasme gegeven waarbij inzet noch moeite worden gespaard om het ons zo goed mogelijk in te prenten.

Intussen is het ons ook duidelijk geworden dat een typisch stereotype beeld van een piloot niet bestaat.

Wij hebben onder ons, noblesse oblige, één dame, enkele jonge sympathieke gasten, een paar oudere mature mannen en ja, zelfs ... enkele Nederlanders. Wel allemaal met één grote gemeenschappelijke passie: Zo vaak en zo lang mogelijk "Van de grond gaan".

Studenten PPL 2008

AGENDA 2008

Brandbestrijdingsoefening *

Oefening "Vliegtuig met problemen"

Bezoek Kleine Brogel *

datum nog niet bekend

Werkdag 3

21 juni 2008 09.00 tot 14.30 uur

Vliegveld gesloten (Open Dag Leger)

28 & 29 juni 2008

Vliegveld gesloten (Airshow)

14 t/m 22 juli 2008

Airshow

20 juli 2008

Huwelijk Geoff en Tamara

9 augustus 2008

Rally

13 september 2008

Werkdag 4

4 oktober 2008 09.00 tot 14.30 uur

Helpersfeest Airshow

18 oktober 2008

Werkdag 5

25 oktober 2008 09.00 tot 14.30 uur

* Meer informatie over deze activiteiten volgt later.



Onze PPL 2008 bande tijdens de "koffiepauze". De pas geziene theorie wordt door de leerlingen tijdens de pauze reeds druk becommentarieerd. Ook een extra woordje uitleg van "de instructeur met dienst" is altijd welkom.



- dat bij zonnig weer en weinig wind de luchttemperatuur boven een donkere startbaan hoger kan zijn dan de officieel medegedeelde.

Deze effecten kunnen het prestatievermogen van de motor ernstig beïnvloeden en daardoor ook de prestaties; Hoe hoger het gewicht hoe groter de invloed.

11. De vochtigheid

Dit is een element dat slechts in geringe mate invloed heeft op de opstijgparameters. Bij hevige onweders nochtans kan de toename van de volume/massaverhouding van de lucht en van de wrijvingskracht door waterplassen op de baan, leiden tot een langere opstijgafstand.

12. Eventuele ijsafzetting

Al wordt de acceleratie nauwelijks door ijsafzetting beïnvloed dan kan deze leiden tot een wijziging van de liftcoëfficiënt van de vleugel en tot een gevoelige verhoging van de overtreksnelheid, waardoor de veiligheidsmarges verkleind worden.

Een ijsafzetting van 3mm op de vleugels heeft immers een toename van de overtrek-snelheid met 35% tot gevolg.

Uit wat vooraf gaat blijkt duidelijk dat de gevaarlijkste omstandigheden bij het opstijgen zich kunnen voordoen bij een combinatie van:

- hoge temperaturen

- hoge ligging van de baan
- en ongunstige wind

Het prestatievermogen neemt immers af naarmate de verhouding stuwkracht gewicht kleiner wordt.

Wat kunnen wij hieruit leren?

- Laat me eerst de nadruk leggen op het belang van de berekeningen van de opstijggegevens aan de hand van de nauwkeurige en juiste parameters zoals: gewicht van het vliegtuig, hoogteligging van het vliegveld, de temperatuur, de staat van de baan en de beperkingen eigen aan uw toestel. Deze berekeningen zijn niet alleen van belang wanneer er gevlogen wordt van op het "thuisvliegveld" maar zeker als men verder weg is. Het is vooral opletten geblazen wanneer men tijdens de vakantie gekozen heeft voor een warmere zuidere bestemming.
- Ook opgelopen vertragingen kunnen een cruciale rol spelen.
- De vlucht was gepland 's morgens vroeg en is door omstandigheden uitgesteld tot een later tijdstip (De temperatuur is toegenomen, het is onweerachtig enz), kortom de berekende veiligheidsparameters zijn totaal veranderd.
- In dat geval wacht men beter tot wanneer de omstandigheden opnieuw gunstig zijn, of men neemt de nodige maatregel, (vermindering van het gewicht b.v.) alvorens op te stijgen.
- Stijg steeds op tegen de wind, zeker bij hoge temperatuur en met een hoog totaalgewicht.
- Wees altijd voorbereid, zowel mentaal als

psychologisch voor eventuele problemen bij het opstijgen.

- Kweek de gewoonte aan om steeds zo dicht mogelijk bij het begin van de startbaan op te lijnen. Iedere verloren meter daar is een verloren meter bij het afbreken van de start.
- Laat, voor dezelfde reden, de remmen pas los bij het bereiken van de maximaal toegestane stuwkracht
- Controleer de acceleratie(indicaties op de instrumenten, bereikte snelheid in functie van de afgelegde afstand of afgelegde afstand in functie van de tijd). Indien men tot het einde van de startbaan wacht is het te laat om een beslissing te nemen!!!!
- Respecteer de berekende opstijgsnelheid (opstijgafstand) en neem de voorgeschreven neusstand op een soepele manier aan om de mogelijke overbelasting van het hoofdlandingsgestel (klapband) te voorkomen.
- Voer na het opstijgen geen ruwe manoeuvres uit, zeker niet in uiterste omstandigheden want uw vliegtuig heeft al zijn draagkracht nodig. Het risico van een "stall" is zeer groot en zeker de moeite niet waard.

Uiteraard wisten en weten jullie dit allemaal al heel lang. Zoveel te beter. En toch ben ik er van overtuigd dat deze heropfrissing zeker zijn nut heeft. Alhoewel de belangrijkste les blijft toch wel dat ieder opstijgen wel degelijk moet worden voorbereid en zeker voor het lossen van de remmen.

Naar een artikel van de hand van H. Malaise, Kolonel vlieger b.d. verschenen in het Flight Safety magazine 1/90 van onze Luchtmacht.

Francis

Vele "P"s zijn belangrijk in bedrijven. Die vragen vaak een aparte aanpak en begeleiding. Denk aan Processen, People, Project Management, Productiviteit, Procedures... Al deze P's kaderen in een globale bedrijfsdoelstelling die rentabiliteit, professionaliteit en kwaliteit beoogt. Via een externe neutrale visie kan de werking van een bedrijf, een afdeling of een proces vaak sterk verbeterd worden. Die visie hebben wij in het verleden opgebouwd vanuit een brede ervaring en stellen wij graag ter beschikking van onze klanten. Een vrijblijvend en informeel gesprek kan vast een stuk duidelijkheid bieden rond de mogelijkheden die we als consultancy-bedrijf kunnen aanbieden...

CONSULTANCY

People Productivity
Project Management
Performance
Process optimization
Procedures



Paul Paeleman
Senior consultant

Sint-Bavostraat 7
B-2360 Oud-Turnhout Belgium
Phone: +32 (14) 45 10 63
Mobile: +32 476 89 30 72
ppaeleman@adv-IP.com

Een (g)heel avontuur richting Griekenland (de TL-96 --- PH-3G3 verkocht...)

Vanuit Griekenland het bericht dat de TL (de gele kanarie) was verkocht. En wel op basis van de informatie op internet. M.a.w. zonder het toestel daadwerkelijk gezien te hebben! Dit met het verzoek om het persoonlijk af te leveren zodat zij meteen zeker konden zijn van de staat waarin het zich bevindt!

Na een behoorlijke voorbereiding, met inzet van de allernieuwste mogelijkheden (Google earth en Google maps) en een dubbele check van de geplande route, bleek dat Italië voor een MLA (ULAC Ultra light aircraft) slechts 500 voet hoogte geeft door de week en 1000 in het weekend, de eerste grote handicap... MLA valt binnen nationale regelgeving en daarin doen zich grote verschillen voor. Het is dan ook een verzamelnaam voor toestellen van allerlei aard. Er zijn momenteel allerlei bewegingen gaande om ook voor deze klasse te komen tot een uniforme regelgeving (via de EASA) en tevens wordt de markt aangepast aan de Amerikaanse LSA (Light Sport Aircraft) klasse. Dit gaat ook de nodige veranderingen geven in de huidige brevettering onder de JAR/JAA. Maar terug naar het grote avontuur nu!

De start

We besloten om de route te verleggen via Oostenrijk om niet door een bergpas in de Alpen te hoeven vliegen en deze bergketen voor het grootste gedeelte te vermijden. Wij, Stefan en Henny, kenden de route al van de vlucht met de Slingsby vanuit Slovenië. Zoals nu gepland zou ze richting Wiener Neustadt (basis van de fabrikant van Diamond aircraft) gaan en van daaruit naar Maribor. Dit eerste van twee delen zou ongeveer 6 vliegreizen in beslag nemen en is haalbaar in één dag. De tweede dag plande we om de eindbestemming Terpsithea (nabij de militaire F16 basis van Larisa) in Griekenland te halen met een uitloop van één dag indien nodig. Hoe anders zou het allemaal gaan...?

Duitsland

Onder het toezicht oog van Jan Gielekens vroeg vertrokken vanaf Sanicole over DSM Geleen richting Oosten.



Na een tweetal uren, onder begeleiding van Langen Info, moesten we klimmen tot er een stevige wollen schapenvacht onder ons toestel doorgleed.

Een behoorlijke strook betrokken en slecht met her en der een doorkijk. Maar gewapend met routekaart en twee GPS'en exact te zien waar we ons begaven. Uiteindelijk na een toch wat spannende slalom geland op het eerste vliegveld om te tanken. Het verblijf daar was erg kort... Na het tanken werd al direct gevraagd naar het type toestel en het maximaal take-off gewicht. Normaal voor het opmaken van de rekening voor het landingsgeld doch een vreemd gevoel becroop mij toen ik toch de woorden ultra-light te vaak hoorde. Aldus als een speer weg naar het volgende vliegveld, zo kort mogelijk tegen de Oostenrijkse grens om vervolgens rechtstreeks naar Wenen door te vliegen. We vonden een mooi veldje temidden een waterrijke omgeving waar we zeer hartelijk werden onthaald maar helaas maar zeer kort verbleven.

Oostenrijk

Met goede begeleiding en redelijk weer in een ruk naar Wiener Neustadt. Een zeer goed uitgerust vliegveld met aan de zijkant van de baan tientallen toestellen. Daar werd duidelijk dat hier de fabriek van Diamond Aircraft gevestigd is. Allelei types van hun stonden daar op hun nieuwe kopers te wachten. Wachten is eigenlijk niet het juiste woord; wij hoorden dat er een levertijd is van 2 jaar! Aldus daar getankt, even in het museum gekeken dat in de hal (C) gevestigd is. Nadien zagen wij aan de rekening dat het vliegveld waarschijnlijk eigendom is van Diamond.

Slovenië

Getankt op weg naar Maribor. Begeleid door Wien Info op de radar de snelweg volgend. Daar via speciale reporting points de grens over en na een anderhalf uur "Maribor field in sight". Voor ons bekend terrein. Met de taxi naar het stadje dat bekend is van congressen en sportieve ontmoetingen. Recentelijk zijn daar de ministers van financiën van de EU nog bijeen geweest. Hetzelfde hotel genomen als de vorige keer en na een hapje eten meteen naar het centrum waar ze in kleine kraampjes overheerlijk ijs serveren.

Stevig staan smullen en retour hotel om uit te rusten van een toch wel spannende eerste deel (dachten we).

Zeer vroeg op en naar the Airport. Daar getankt, het toestel losgemaakt en de meteo en vluchtplan opgemaakt. En daar begon al een deel van het circus; of het toestel een ultra light was, wat het MTOW (Max weight) dan wel was, of er een overvliegvergunning was etc. Uiteindelijk onder een zogenaamde penalty toch inclusief vluchtplan richting Zadar aan de noordelijke Croatische kust. Na Slovenië is alles plat...

Plan om na Maribor meteen heading te nemen overhead Cercle, het militaire vliegveld waar de Slingsby heeft gevlogen. Doet mij nog even denken aan Boris de vorige eigenaar met zijn jerrycan zelfgestookte Slivowitch.

In de track kwam een korte grensoverschrijding voor en wij werden direct overgezet naar Zagreb radar. Na 10 minuten weer terug op de info van Slovenië en overgeschakeld naar Cercle met toestemming overhead the airport te komen. Aldaar dus de hangars die wij van binnen kenden. Vervolgens kort aan de grens met het voormalig Joegoslavië waar een keurig Engels sprekende dame onze begeleiding vanuit Zagreb op zich nam. Zij hadden het vluchtplan doch wij dienden landinwaarts te blijven omdat het weer aan de kust te slecht was. Zij zou ons begeleiden en er waren (schijnbaar) al voorzieningen getroffen zodat wij een reeks restricted militaire aerea's mochten doorkruisen.

Plat

Geleidelijk klimmend becroop mij toch een wat vreemd gevoel. Het landschap onder ons begon steeds meer te lijken op de filmbeelden van de serie Lord of the rings; zwarte bergen met deels geen teken van bewoning of wat dan ook.



Op 7000 voet hoogte nog steeds wat toppen, gelijk of hoger aan onze horizon, gaven ons niet onmiddellijk echt een relaxed gevoel. Zeker met de wetenschap dat het aan de kust niet al te best was. Dit in tegenstelling tot de meteo die wij toch behoorlijk uitvoerig hadden doorgenoemen in Maribor, maar wel de geruststelling dat wij genoten van een excellente begeleiding. Na 2 uur, met af en toe een teken van de bewoonde wereld onder ons, kwamen wij in de omgeving van de kustlijn ter hoogte van Zadar, noord Croatia met nog een fiks obstakel te nemen.

Links of rechts?

Vanuit Zagreb radar tot op het laatste deel werden we uitstekend begeleid. Onderzussen begonnen we ook het weer tegen de kustlijn beter te begrijpen. Het wordt eigenlijk bepaald door de vrij woeste bergketen van noord tot zuid bleek later. Vanuit zee trekt daar alle bewolking tegenop en in een bepaald seizoen (nu in april) geeft dit bakken regen vanuit de oververzadigde lucht. Die zagen wij volop hangen. Slechts een lichte spleet tussen bergkam en bewolking aan de horizon. Het was even dubben langs welke zijde wij het hoogste deel zouden ontwijken en de spanning van wat wij

daarachter zouden gaan zien. Uiteindelijk een keuze gemaakt en beiden opgelucht omdat wij meteen de uitgestrekte platte kuststreek met redelijk mooi weer in zicht kregen. Inmiddels ook contact met Zadar airport die ons de runway 14 doorgaf. Door alle drukte misschien niet al te goed opgelet op de windsnelheid, maar in de herhaling van de landingsinformatie des te beter! De schatting was tussen de 30 en 35 knopen doch wel recht in de baan. Even onderling afgestemd en gechecked of het daadwerkelijk RWY 14 betrof en dat was correct. Wij hadden echter ook een tweede grote baan zien liggen, los van deze en haaks op de kust. De landing was verrassend. Toen we met beide pootjes op de baan stonden was er zo'n windvlaag dat wij spontaan terug airborne waren. Stefan ving dit behendig op en uiteindelijk waren we definitief aan het taxieën.

"Zie jij wat ik zie?"

Alleen militair verkeer langs de baan en allerlei militaire toestellen deden ons toch twifelen of we wel op de goede baan stonden. Instructies om deze superlange baan af te rijden waarbij wij al politiewagens met blauw zwaailicht in het zicht kregen deden het ergste vermoeden. Niets bleek echter minder waar; door de politie werd aan het einde van de runway de doorgaande weg voor het autoverkeer afgesloten. Daarna werden er een soort spoorbomen weggeschoven en konden wij doortaxieën naar het burgergedeelte. Vanwege de zware wind hadden ze al geregeld dat wij op de militaire baan te gast mochten zijn. Hier stond een nieuw luchthavengebouw en werden wij netjes ontvangen zonder verdere bijzonderheden. Ook stond hier een verkeerstoren zonder kogelgaten erin. Tussen de bergkam en het vliegveld was de helft van de woningen niet voorzien van een dak. Die was er tijdens de eerdere hevige gevechten gewoon afgeschoten. Momenteel wordt er hard gewerkt aan de opbouw. Getankt en een vluchtplan naar de volgende bestemming: Split.

After the Citation

Vanuit Zadar de kustlijn gevolgd in afwisselende bewolking. Eveneens afwisselende kustlijn. Variërend van mooie plaatsjes en de kustweg op veilige afstand, tot klamme handjes op sommige plekken waar je eigenlijk niets meer kunt. Na verloop van tijd in de omgeving van Split Kastela waar we contact met approach maakten. Zij vroegen ons bij een intersectie binnen te vliegen doch hadden niet echt in de gaten dat wij ongeveer 80 knopen op de klok hadden staan. Ergens, om een deel van het gebergte heen, moet het vliegveld liggen. Dit is niet te zien vanuit de noordelijke approach. Uiteindelijk gemeld dat we waren waar we moesten zijn en wij kregen toestemming om na een Cessna Citation binnen te vliegen. Alleen duurde dat nog zo'n extra 20 minuten vermits we een Airbus moesten laten voorgaan. Net lang genoeg om ons nog de details van een heel mooi plaatsje, waarbinnen we in holding waren, te

herinneren. Uiteindelijk waren wij aan de beurt en konden we veilig landen op. Een busje met een persoonlijk toegewezen hostess die zich over ons ontfermde. Toestel getankt wat wel een half uur duurde voordat er betaald kon worden. Ze waren de slips van de betaalkaarten kwijt. Maar euro's doen het tegenwoordig in de niet-eurozone toch erg goed. De meteo voorspelde niet al te best weer aan de kustlijn. Daar waar we moesten zijn lag een front dat wel langzaam aan het wegtrekken was. We besloten om het het er dan toch maar op te wagen.

Van Split naar Dubrovnik



Geplande vluchttijd 1:30 uur. Vertrokken over de stad Split zelf met het bekende voetbalstadion en een oud gedeelte dat er van bovenuit zeer mooi uit zag met palmbomen etc. Van hieruit weer de kustlijn volgend in de hoop dat de weercondities inderdaad zouden verbeteren zoals op de radarbeelden en verwachting werd weergegeven. Echter na precies de helft van het traject te hebben afgelegd contact met Dubrovnik approach en die gaf wegens de slechte weersomstandigheden al meteen geen toestemming om VFR binnen te komen. Een streep door de rekening dus en rechtsomkeert. Tijdens de terugvlucht merkten wij ook een duidelijke verslechtering rondom Spit-airport. Klaarblijkelijk gaat de verhouding temperatuur en dauwpunt zeer snel naar elkaar toe en blijft de bewolking vanuit zee direct tegen de bergkam aan liggen met als gevolg iets vergelijkbaar met een tropische regenbui. Straight-in Split gekregen, geparkeerd en richting exit. Onze taxichauffeur met dienst was een aardige vent die vertelde dat hij als voormalig zeeman al eens in Rotterdam en Groningen was geweest. Hij woonde nu in Brela, één van de mooiste plaatsjes ter wereld volgens hem. Dit ligt iets noordelijk van Split aan de kust. Met een beetje geluk konden wij dit morgen nog zien liggen tijdens de herkansing. In Trogir boekten we een kamer met ontbijt in een apart hotel (motel). Trogir ligt net iets noordelijker van Split Kastela. Het is er erg mooi en de moeite waard nog eens in relaxter omstandigheden te bezoeken. De heel aardige jongedame aan de receptie vertelde dat over één van de twee bruggetjes op het eilandje het oude stadshart te vinden was en daar volop gegeten kon worden. Daar ontdekten we meteen ijssalons van het kaliber Maribor Slovenië zodat we meteen het eerste deel van onze eetlust konden stillen. Nadien gingen we toch maar op zoek naar een leuk restaurantje op basis van

een menukaart in het Nederlands, Engels en Duits.

Biertje mijnheren?

Eenmaal aan tafel was de verrassing groot toen de ober/eigenaar ons in het Nederlands welkom heette en vroeg of wij een biertje lustten. Hoewel gebrekkelijk deed het echt deugd om even de thuistaal te horen want na Slovenië is dit toch wel heel uitzonderlijk. Het bleek dat hij een goed gevoel voor taal had en zich een stukje Nederlands eigen had gemaakt van de toeristen. Daar hebben we leuk gegeten en op zijn advies "frietjes met majo" erbij genomen. Na het eten hoosbuien en hoppend van het ene naar het andere overdekte terrasje naar het ijs-salon. Te lekker om er nog niet één te pakken. Daarna ging het richting hotel en snurken.

Tweede poging Dubrovnik



In de vroege ochtend buien en een heel nat aanzicht buiten. Ontbijtje en terug naar het vliegveld. Daar werden we vriendelijk begeleid richting meteo. Daar, volgens de verwachting, zou het na een tweetal uren mogelijk moeten zijn om te vertrekken. Dan maar een vluchtplan gemaakt en de route uitgezet voor een tweede poging. Iets na twaalf uur toestel getankt en de mensen bedankt voor hun medewerking. Op de toren moeten ze toch wel plezier gehad hebben bij het verzoek om start-up clearance vanuit die mini. Tussen de grote toestellen door take-off richting Dubrovnik. Nog eens over Split zelf even genieten van de pracht onder ons. En inderdaad, Brela als klein plaatsje langs de kust. Er zijn er twee, Brela en Donja Brela.

Daarna de kustlijn volgend met af en toe weer griezelig donkere onbewoonde delen afgewisseld met mooie idyllische plaatsjes. Het weer bleef wisselvallig met halverwege toch wel een slechter stukje. Meteen een reden voor Dubrovnik approach om eens te checken of wij nog wel in VMC (VFR)-condities vlogen en of er nog voldoende grondzicht was. Terplekke ging dat nog wel maar het kan altijd beter....

Dubrovnik

In de haven van Dubrovnik een reusachtig cruiseschip onder ons en teken van de toeristische aantrekkingskracht.

Lees verder op pag 10.