

over-kyll



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

11

nr
Derde jaargang
Juni 2005



Woordje van de voorzitter ...

De eerste zonnestralen die dit jaar extra lang op zich lieten wachten brengen weer meer piloten op de been.

Tijdens onze "werkdagen" werd er ook stevig gepresteerd door de aanwezige leden. Vele werken maken de spirit, maar maken ook het werk lichter. Laat dat een oprecht woord van dank zijn aan wie er toen was en een uitnodiging aan de anderen om de volgende keer niet op het appel te ontbreken, namelijk 16 juli - 09.00 tot 16.00 u. Daar groeit ook een stuk clubleven.

Onze Fly-Over is er weer en dat danken we aan de volgehouden inspanningen van onze redactie die ons telkens opnieuw verrassen met een schitterende uitgave. Zo ook is er onze site, die weer in een nieuw kleedje zit en behoorlijk wat bezoekers trekt, zeker nu de vliegshow er weer aankomt. Dat brengt ons inderdaad bij de jaarlijkse airshow. Terwijl we aan de voorbereiding van deze show bezig zijn, maken we ons ook op voor de grote 30^{de} verjaardagsshow volgend jaar, die echt super moet worden. Maar laat ons eerst bij dit jaar blijven. Een warme oproep naar allen om de show te ondersteunen. Op alle vlakken is hulp erg welkom en dan maken we er samen weer wat moois van.

Het veld en het clubhuis hebben onder de handen van clubleden weer wat glans gekregen. Laat ons nu allen samen goede gastheren en gastvrouwen zijn voor al de bezoekers, die naar Sanicole komen en we weten dat daar altijd toekomstige leden bijzitten.

En nog belangrijker voor al wie vliegt: many happy landings!

Nicole

Procedures in verband met Kleine-Brogel

1. Kleine-Brogel is actief

Gebruik voor de grondprocedure de frequentie van "Beverlo Radio" 125.525 MHz.

Na Take-off blijft u beneden de 700 Ft AMSL (500 Ft AGL) in het circuit. Vervolgens contacteert u "Kleine-Brogel Approach" op frequentie 122.500 MHz. U maakt vervolgens uw verzoek duidelijk en volgt de instructies van de controleur.

Indien u in het circuit van Leopoldsbug-Beverlo blijft overlegt u met "Kleine-Brogel Approach" of u op frequentie 122.500 blijft of mag overgaan op 125.525 en tot op welke hoogte u mag gaan.

Kleine-Brogel aanvaart een transponder met enkel een mode A (enkel herkenningscode), maar verkiest een mode C (met hoogte indicatie). Indien u van Kleine-Brogel een squawk ontvangt begint deze normaal met 42**.

2. Kleine-Brogel is niet actief

Er zijn dan twee zones ingesteld rond EBBL.

- EB P 07A (cirkel met een straal van 2 NM rond het vliegveld tot FL 075)
- EB R 07B (cirkel met een straal van 5 NM rond het vliegveld tot FL 075 met uitzondering van P 07A)

Wat zegt de AIP over deze zones?

- EB P 07A: Overflight prohibited outside operational hours. (Aerodrome operational hours can be checked with Brussels FIC)
- EB R 07B: Overflight prohibited outside operational hours. (Aerodrome operational hours can be checked with Brussels FIC. Flights are only allowed if a listening watch is maintained with Brussels FIC or Kleine-Brogel TWR)

In de praktijk:

Check of Kleine-Brogel actief is door te telefoneren naar de Wing Ops, door contact te nemen met "Brussels Info", door het te vragen aan Belga Radar of door "Kleine-Brogel Approach" op te roepen.

Indien niet actief blijft u buiten de P 07A. Indien u binnen de R 07B wenst te evolueren, moet u "Brussels Info" (126.900 MHz) of "Kleine Brogel Approach" (122.500 MHz) uitluisteren.

De procedure is dus enigszins versoepeld.

Let op vanaf 6 juli zullen er enkel veranderingen doorgevoerd worden. Houd de NOTAMS goed in het oog. Wij houden u op de hoogte van de concrete afspraken met Klein-Brogel.

Geert en Tom

Inhoud

1. Bij de cover:



Op bezoek bij Sanicole enkele maanden geleden, de VARGA 2150-A.

2. Woordje van de voorzitter
2. Procedures i.v.m. Kleine-Brogel
2. Uitslag Jochen Kenens Trofee
3. Jaarkalender
3. Familienieuws
- 4 - 6. Slingsby T67 MKII FireFly
6. Wist u dat...
7. Sanicole Aviation Weekend
8. Sukkel en Sakker
9. 2^e Jochen Kenens Trofee / eetdag-open deur
10. OPS Corner: Mixture

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

9 & 10 april: 2^e Jochen Kenens Trofee De uitslag:

Plaats	Deelnemer
1	Geert Lemmens
2	Davy Leppens
3	Paul Paeleman
4	Jos Verhaeren
5	Tony De Bruyn
6	Henny Joosten
7	Stefan Kumpen
8	Francois Adams
9	Leon Baor
10	Tom Van Genechten
11	Frank Bloemen
12	Wouters

JAARAGENDA 2005

16 Juli 2005

Werkdag

31 Juli 2005

Instructiebijeenkomst helpers airshow 14.00 u.

6 Augustus 2005

Alles Kidsdag

7 Augustus 2005

Airshow

11-18 Augustus 2005

Vliegutstap

17 September 2005

Rally

20 September 2005

Bezoek Cambrai

8 Oktober 2005

Werkdag 09.00 - 16.00 u.

22 Oktober 2005

Helpersfeest 19.00 u.

Familienieuws

Wij betreuren het heengaan van de Heer Fons Buekenberghs en Eric Jones, en bieden aan de families onze innige blijken van medeleven aan.



Wij verheugen ons met de geboorte van Giel, het eerste kindje van Inge en Jan Vanderstraeten en ook met deze van Nore, dochtertje van Heidi en John Vande Bosch, onze F 16 demo piloot, maar vooral het zusje van Mirte...

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

S5-DGS, Slingsby T67 MKII Firefly



In de zoektocht naar een ander vliegtuig – deze keer een gecertificeerd toestel – had Stefan inmiddels wel een duidelijk beeld waaraan dit toestel zou moeten voldoen; gecertificeerd, degelijk, betrouwbaar, leuk om mee te reizen en het liefst ook nog geschikt om eens een looping mee te maken.



Het internet

In deze tijd beschikken wij over toch een van de grootste ontwikkelingen op het gebied van de informatietechnologie: het internet. Wat eerst eigenlijk alleen ging via gespecialiseerde bladen of via mond op mond reclame kan nu relatief eenvoudig via het internet en zelfs wereldwijd. Zo werden door Stefan diverse toestellen gevonden die aan zijn specificaties voldeden. De Slingsby sprong er bovenuit en een aantal exemplaren vulden het computerscherm.

Vergelijkingsmateriaal

Reuze handig dus het internet. Behalve de mogelijkheid om snel bepaalde toestellen te vinden binnen het toch wel royale aanbod van te koop zijde toestellen, levert het ook nog aardig vergelijkingsmateriaal op qua uitrusting, technische gegevens en vraagprijzen.

Slovenië

Zo kwam Stefan uit bij een Slingsby die werd aangeboden in Slovenië. Slovenië? De ene dacht aan het land van graaf Dracula en de ander deed naarstig navraag, jawel, via het internet, waar dat nu wel ergens op de globe te vinden was.

Nadat de hoofdstad Ljubljana gevonden was bleek dat er diverse webcams op het vliegveld opgesteld te staan. En dat zag er modern en erg verzorgd uit.

Gaan of niet?

Stefan belde en na het afwegen van allerlei factoren, waaronder zelfs een negatief reisadvies, besloten wij toch de gok te wagen en dus op zoek naar een goede manier om daar te komen. Ondertussen had Stefan al via het internet (alweer) de nodige contacten met de eigenaar kunnen leggen en afgesproken om vrijdags te gaan met een lijnvlucht van de nationale luchtvaartmaatschappij Adria Airways. Deze vertrekken ook vanaf Brussel en dus de vlucht geboekt. De weervoorspelling voor die vrijdag was ook gunstig, het was net na de omslag van vorst naar mooi lenteweer. Dat bood dus de mogelijkheid om daar met het toestel een testvlucht te kunnen doen.

Drie minuten voor take-off

's Morgens vroeg bij Stefan die nog heerlijk lag te slapen. Aldus maar de tijd genomen om aan een slechte gewoonte toe te geven en na het paffen van enkele sigaretten buiten, werd Stefan dan toch wakker. Op naar Brussel dus. Aangekomen op de luchthaven werden de tickets opgehaald aan de balie waar Adria een vaste locatie heeft. Hierna door de check-in gaan en in het restaurant een broodje en koffie genomen. Zo'n minuut of vijf voor het boarden liepen we naar de gate die, bleek achteraf, ergens aan het einde van de pier lag. Tot onze stomme verbazing stond daar een driehonderdtal passagiers te wachten voor de security-check! Vermoedelijk één of twee lijnvluchten naar Amerika of zo. Daar kreeg ik het enigszins benauwd; met het idee dat sommige passagiers al aan het instappen waren stonden wij

daar braaf in de rij aan te schuiven. Slechts een tiental minuten voor het vertrek van het toestel waren wij deze barrière voorbij en toen:

Sprinten

Als een speer in de middenberm over de lopende band, zigzaggend tussen alle andere passagiers naar de gate. Stefan, een beetje jonger en in wat betere conditie, had een voorsprong kunnen nemen en kon mij nog op tijd terugroepen omdat ik voluit rechtdoor ging. Daar stonden wij in de slurf, die echter niet aangekoppeld was, op het venster te bonken. De stewardess had de deur al vast om af te sluiten! Via een zijtrap het bordes op en via de trap het toestel in. Na ons volgde nog een vrouw die hetzelfde probleem had en gelukkig ook nog mee mocht. Deuren dicht en op naar Slovenië.

Bijkomen

Bijgekomen van de enorme sprint over de rollbanden en blij dat wij onze afspraken toch nog konden nakomen, in het vliegtuig nog een hapje gegeten en genoten van het prachtige uitzicht over het Alpengebied aan de zuidkant van Oostenrijk en van de stewardess. Met betrekking tot het aanzicht buiten dachten wij wel hetzelfde: ze zijn wel erg hoog die toppen met al die sneeuw erop!

Ljubljana

Via een dal en tussen enkele bergtoppen door landden wij op het vliegveld van Ljubljana, de hoofdstad van Slovenië. Wij hebben nog even in de moderne cockpit mogen kijken en een babbeltje gemaakt met de piloten.

Na de douanecontrole en wederom een security-check kwamen Stefan en ik erachter dat wij alweer aan het uitchecken waren. Door het praatje met de piloten waren wij de verkeerde

deur binnengelopen. Enfin, uiteindelijk de uitgang gevonden en afgehaald door Boris, de eigenaar van de Slingsby en een leerling piloot. Via de general aviation-ruimte weer eens door de veiligheidscontrole naar het platform alwaar de TB9 klaar stond om een binnenlands vluchtje te doen naar Cerklje, hun thuisbasis. Dit militaire veld ligt in het zuid-oosten van het land en op korte afstand van Zagreb in Kroatië.

Na een vlucht van 40 minuten landen wij op een militaire basis waar men met Pilatus toestellen en enkele heli's nog aan het vliegen was. Aan het einde van de runway, in een bunker/hangar stonden hun toestellen gestald. Er was een unit geplaatst welke het clubhuis vormde.

Onder de indruk

Op de heenvlucht was mij al opgevallen dat de TB9 er keurig netjes bij stond. Blinkend en eveneens in de cockpit geen haar te bekennen. Het was tijdens die vlucht dat ik Stefan al zei dat dit geen slecht voorteken was voor de staat van de Slingsby. Na opening van de hangar waren wij snel onder de indruk van de staat van het toestel en de dochter van Boris die eveneens aanwezig was als tolk.

Boris sprak slechts beperkt Engels en wat Duits. Zijn collega-vlieger en dochter spraken redelijk goed Engels. Na het toestel en de papieren goed te hebben bekeken hebben Stefan en ik een testvlucht gedaan met "der Boris". Een rol, looping en low pass en daarna was het al duidelijk; de Slingsby zou een nieuwe verblijfplaats gaan krijgen. Na het nuttigen van een, als nationaal product bekend staande, zelfgestookte Schlivowitz de zaak beklonken.

Hierna zijn we met de TB9 teruggevlogen naar Ljubljana en dan retour naar Brussel.

Fax

Na allerlei papierwerk dat Stefan te regelen had, kwam de fax binnen dat de vergunningen rond waren en wij nog eens konden afreizen. Navraag via allerlei vliegmaatschappijen deed blijken dat ondanks een lagere kostprijs van de budgetmaatschappijen, de bijkomende kosten van belastingen zodanig waren dat een heenreis met Adria toch gunstiger uitpakte. Helaas vlogen zij op die komende vrijdag niet in de ochtend. Aangezien zij ook vertrekken vanaf Amsterdam, daar eens gechecked en vanaf Schiphol vertrokken zij wél in de ochtend. Aldus zeer vroeg op (Stefan deze keer dus) en in Eindhoven op de trein naar Amsterdam. Daar stopt de trein dus onder de vertrekhal en dus ruim op tijd deze keer en lekker relaxed aangekomen. Geleerd van vorige keer maar onmiddellijk alle veiligheidshindernissen genomen en een tactische opstelling bij de gate na het eten van een broodje en koffie. En daar gingen ze weer.

Go around

Met schitterend weer en dus wederom een goed uitzicht over de alpen vlogen wij veel te ver door naar onze mening. Het vliegveld van

Ljubljana hadden wij al zien liggen maar zeker gedurende een vijftal minuten vloog het toestel verder. Misschien een holding of zo. Hierna terug en in de approach die wij goed konden volgen. En met de wielen kort voor de baan vol gas een doorstart dus. Wat was dit nu? Slechts een enkele passagier die eens benauwd keek, de rest niets in de gaten hebbend. Wij wél dus. Na een bochtig circuit en laag over de huizen een nadering vanaf de ander kant en een goede landing gelukkig.

Uitleg

Daar moet ik het mijne van weten zei ik tegen Stefan. Nadat iedereen het toestel uit was ben ik voor de cockpit gaan staan en na wat aandacht trekken oogcontact met de gezagvoerder. Die had het wel in de gaten en wuifde mij naar binnen. Zeer vriendelijke mensen en hij legde uit dat hij pas zeer laat te horen kreeg dat er 20 knopen tailwind stond en hij zodoende niet veilig kon landen. Hij had snel in de gaten dat wij zelf ook vliegen en na een babbel over wat wij daar gingen doen, is hij samen met ons mee opgelopen naar de uitgang. Buiten afscheid genomen en daar stond de dochter van "der Boris" ons al op te wachten met de auto. Tijd voor een babbel en wat indrukken van het land opdoen tijdens de rit naar Cerklje. Zij vertelde wat over het land dat al 6 jaar lid is van de Europese gemeenschap!

Ze vertelde dat het eerste kleinkind van "der Boris" eraan kwam; zwanger dus. Haar man is een professioneel basketballer in Kroatië. Zij pendelen dus op en neer.

Boris

Na aankomst een hartelijke ontvangst door Boris, in het dagelijks leven directeur van een fabriek die smeedijzeren hekken en dergelijke maakt, en zijn leerling die ook gekomen was. Kort daarna de examinerator om de check-out te regelen. Alle papieren doorgenomen en vliegen dus. Eerst moest Stefan gaan tanken op een veldje in de buurt alwaar zij spontaan in de softe grasbaan vast kwamen te zitten: het blinkende toestel onder het slijk. Schijnbaar kende men het toestel daar en heel zeker de eigenaar: er rukte onmiddellijk een poetsploeg uit en met een getankt en schoon toestel konden we weer terug. In de namiddag hebben zij voor ons een vluchtplan gemaakt naar Maribor. Eén van de weinige grotere stadjes met een internationaal vliegveld aan de noord-oost zijde van het land, aan de voet van de Alpen. Na het inladen van alle ordners met papieren en een uitbundig afscheid zijn we opgestegen. Een low-pass en het afscheid was daar.

Maribor

Na een vlucht van ongeveer 40 minuten die in zo'n prachtige omgeving eigenlijk veel te snel om zijn, geland in Maribor. Dit stadje was mij inmiddels iets meer bekend. Het is een aantal jaren geleden gastplaats geweest voor een con-

gres van het Healty Cities-project van de wereld gezondheidsraad en zodoende dat een collega van mij hier iets meer over kon vertellen.



Na wederom een vriendelijke ontvangst het toestel getankt en geparkeerd. De mensen daar hebben een hotel gereserveerd in het centrum en een taxi geregeld. De taxi zou hier echter niet door de keuring komen en was voorzien van een jonge, excentrieke chauffeur. Die kon zó bij TMF in één of andere popgroep.

Voor het ritje van een klein half uur toch 30 Euro's kwijt en als goed Hollander daar toch maar iets van gezegd. Hij zou ons 's morgens weer komen ophalen als wij wilden. Tomorrow 20 Euro's hé makker! Dat was meteen akkoord, geheel volgens verwachting dus.

Stadsbezoek

Na de koffers in het overigens mooie hotel te hebben geplaatst zijn we het stadje gaan bezichtigen. Gelegen aan de rivier de Drava die het stadje eigenlijk in twee splitst, vielen direct de stalltjes op waar een soort softijs in de meest exotische smaken werden verkocht. Vermoedelijk net geprikkeld door de lentezon waren die 's avonds gewoon open en Stefan kon het niet weerstaan en ik was snel overhaald. Schijnbaar een echte delicatessen daar want overal liep het storm. Het was zo. Na een aardige wandeling zijn wij nog terecht gekomen in een groot, vrij nieuw winkelcentrum. Zeer modern met alle luxe kledingzaken en parfumerieën en diverse restaurantjes, inclusief de bekende hamburgerketen. Wij hebben daar iets lekkers gegeten in een Mexicaans restaurantje en daarna rustig terug in het hotel een zeer keurig gepresenteerde aperitief.

Taxi



Na een eveneens keurig verzorgd ontbijt onze vreemde vogel gebeld die in korte tijd voor de

deur stond. Terwijl de taximeter liep begon hij over de twintig Euro-rit en trok spontaan de stekker uit de meter. Aldus arriveerden wij op het vliegveld.

Uiteraard konden wij de taxichauffeur niet zo maar laten gaan en hebben hem nog even voor de herinnering vastgelegd op de foto.

Vliegplan

Allereerst maar eens naar de meteo gegaan die een vrij uitgebreide en keurige rapportage maakte. Behalve plaatselijk wat hoge bewolking stond overal het woord CAVOK, blauwe hemel dus. Gelukkig maar, want het lijkt mij toch geen prettig idee met al die bergen om bij minimale omstandigheden te gaan vliegen. Vervolgens het vliegplan opgemaakt en ingediend na eerst wat onderzoek hoe daar de FIR boundaries heten. En ja hoor, telefoon terug naar de juffrouw die het vluchtplan had doorgestuurd. Type Slingsby paste niet in het veld op het formulier en moest worden aangepast. Na een keer of drie werd het dan toch geaccepteerd.

Het toestel gecheckt, de spullen erin en op naar EBLE.

Vlucht

Vanuit Maribor naar 7000 voet hoogte richting Wenen (Wiener Neustadt) zodat we de Alpen voor het grootste gedeelte links van ons konden laten liggen. Graz Radar die ons oppikte en nadien over naar Wenen Radar en onderweg een

schitterend panorama met als letterlijk hoogtepunt de Schneeberg met, zoals de naam al zegt, een prachtige witte piek. Na drie en een half uur vliegen al midden Duitsland en geland om te tanken in Weckrieden. Een prachtig uitgerust vliegveld met aan een kant van een weg een grasbaan met allerlei activiteiten en aan de andere kant een behoorlijk platform met een verharde baan van behoorlijke lengte waarop net een jet kwam landen. Aldaar ook een prima restaurantje waar wij een lekkere maaltijd hebben genoten op het terras in de zon. Wat een geluk met dit weer!

Rond drie uur in de middag weer het luchtruim gekozen en in nagenoeg rechte lijn richting Leopoldsdorf. Wel in de buurt van Manheim nog een paar gemotoriseerde parasailers tegengekomen op 4000(!) voet. Een zwever vrij kort bij en daarmee alle obstakels wel gehad.

D5-DGS

Langzaam aan het vliegveld van Spa in zicht en tijd om Brussel op te roepen. Vooraf al een beetje plezier omdat wij de kans groot achten dat het wel eens zo kon zijn dat Brussel nog eens het kenteken zou checken. En jawel, na even gestotter de vraag of wij het nog eens konden herhalen. Zo vaak zit er toch geen toestel uit Slovenië op VRF te kruisen. Iets te hoog door de TMA van Luik om het toch niet geheel vlekkeloos te laten verlopen doch met als sluitstuk een low-pass op Sanicole en een geslaagde landing. Veel interesse van de aanwezige vlieg-vrienden en zeer tevreden over alle contacten en de prachtige vlucht, gingen we voldaan aan de pint. Als afsluiter van dit stuk maak ik graag gebruik om de lezers eens te wijzen op een prachtig EU vakantie-land met schappelijke prijzen en een zeer vriendelijke bevolking. En uiteraard de wens voor Stefan dat hij met wat meer geluk lang mag genieten van dit leuke toestel!

Henny



Wist u dat ...



- Vliegveld Bantheville met inspanning van de vele vrienden van Geert er een fantastisch "stationsgebouw" heeft bijgekregen
- dit gebouw in de toekomst nog voor veel doeleinden kan worden gebruikt
- Geert zijn oude dag daar in Bantheville comfortabel zal kunnen doorbrengen
- er weer volop voorbereidingen voor de jaarlijkse vliegshow in gang zijn gezet
- de eerste "werkdag" op 19 maart jl een groot aantal vrijwilligers aan het opknappen van de vele klussen hebben meegewerkt
- helaas de tweede werkdag op 28 mei minder personen aanwezig waren, terwijl de door Nicole verzorgde lunch toch weer

zoals ook op 19 maart voortreffelijk was

- dat de laatste werkdag op 16 juli is



- Stefan Kumpen's nieuwe toestel inmiddels OO-STK is
- er in toenemende mate zeer interessante informatie op het internet is te vinden
- zo ook de AIP van Nederland "online" is te vinden op www.vluchtvoorbereiding.nl, evenals veel andere nuttige info, zoals meteo-gegevens etc.
- ook op www.vliegen.startpagina.be erg veel

"aviation-info" staat, te weten meteo, airport-info voor bijna geheel europa, AIP's van veel landen in Europa, etc.

- u op deze website zeker zou moeten kijken naar Rules of Thumb onder de categorie Flightlearning
- hier ook het lezen van het boek "See how it Flies" van John Denker (on line te lezen, eveneens onder categorie Flightlearning) zeer veel nuttige informatie zal opleveren
- voor de ULM-piloten onder ons er ook een www.ulm.startpagina.be bestaat, met voor hen waardevolle gegevens
- de redactie nog steeds openstaat voor berichten (verhalen en of foto's) van leden
- het misschien interessant is om ook eens de diverse landing-fee's van de door leden bezochte velden in of buiten België in de Fly-over te publiceren
- we via een vreemde redactie vernamen dat Frederik Gielis en Elke Weijtjens onlangs met elkaar huwden en dat we hen via deze weg zeer veel lieve en gezonde kindjes toewensen...

Cees van den Hoek

Airshow 2005



Bevestigde deelnames (04-04-2005):

Vliegend

BAF F16MLU
SEAKING
FOUGA MAGISTER
F16MLU Formation
A-109
ALOUETTE 2

Statisch

SF-260M
F16
ALOUETTE 2

RAF TORNADO
MERLIN
HAWK

USA A 10 DEMO EAST COAST

RNLAF SAR DEMO
BEAVER
SPITFIRE

FRANKRIJK BREITLING JET TEAM

TURKIJE PURPLE VIOLET

ENGELAND T-33

En er komt nog meer,
wij houden u op de hoogte!

Dagindeling:

09:00 - 10:30 uur:
Aankomst bezoekende vliegtuigen

10:30 - 13:30 uur:
Voorprogramma

13:30 - 17:00 uur:
Hoofdprogramma

HET BELANG VAN LIMBURG PRESENTEERT

SANICOLE AVIATION WEEKEND 2005

6 Augustus
Belgian Wings Expo

7 Augustus
International Airshow

HECHTEL - BELGIUM

www.sanicole.com

Logos: TVL, Cristal, Breitling, HET BELANG VAN LIMBURG, SPORTS MARKETING

Zoals reeds aangekondigd in de vorige Fly-over, gaat op 6 en 7 augustus het **Sanicole Aviation Weekend** door. Ook nu rekenen we weer op jullie, clubleden en sympathisanten, om dit evenement te laten slagen.

Na de veranderingen die we vorig jaar in onze organisatie hebben doorgevoerd, willen we dit jaar hierop verder bouwen als een solide basis voor de toekomst. Na onze werkdag op 16 juli verwachten we jullie allemaal op de algemene briefing op zondag 31 juli om 14 uur in Sanicole. Daar krijgen jullie de laatste aanwijzingen en richtlijnen voor het uitvoeren van de aanvaarde taken. We zijn momenteel volop bezig om de taakverdeling te vervolledigen: dus als jullie vrienden en/of kennissen hebben die graag één of twee dagen bij ons willen komen helpen, laat dit dan zo snel mogelijk weten (011/34 27 39) of via mail: info@sanicole.com.

Ook indien je zelf nog niet aangemeld bent voor dit jaar, gelieve dit dan zo snel mogelijk te doen. Iedereen die nog bijkomende opmerkingen of suggesties heeft mag dit uiteraard ook laten weten via dit bovenstaand adres.

Alvast bedankt voor jullie medewerking en we gaan er samen weer een spetterend weekend van maken...

Geoffrey Buekenberghs

Sukkel en Sakker

verwikkeld met

Sokkels ③

Voila!
Mooi ontwerp.
Nu naar de
Gemeente



Je mag met dit ontwerp een
bouwaanvraag indienen.

Goed!



Met de sokkel geen gesukkel! Met het toestel veel gesakker!
Ondertussen wordt er druk geoefend, geknutseld en gebouwd ergens
ten zuiden van Sanicole. Als al die krachten later ook terug gebun-
deld worden t.v.v. onze F84F... Dan zetten we de sukkel op de Sokkel....!



2^e Jochen Kenens trofee / eetdag-open deur

Een open deur - eetdag - doellandingswedstrijd kan alleen maar slagen met de volgende ingrediënten...



Goede kruiden en de juiste kok op de juiste plaats...



... een heleboel hongerigen...



... een ambitieuze taper...



... gedreven deelnemers...



... een strenge maar rechtvaardige jury...



... stuurlied aan de wal en... een winnaar!!!



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*



De OPS-Corner: Mixture

We kennen allemaal de rode knop naast de gashandel die gebruikt wordt bij het starten van de motor en het weer uitzetten ervan. Maar er is nog een situatie waarin deze knop gebruikt wordt...



Eerst eens wat theorie:

- Mengverhouding: als het benzine/lucht-mengsel naar de cilinders stroomt, heeft het een bepaalde verhouding. B.v. 10 delen lucht op 1 deel benzine geeft een mengverhouding van 10:1.
- Chemisch juist mengsel: om theoretisch een volledige verbranding van 1 deel benzine te verkrijgen, zijn 14,7 deeltjes lucht nodig. Dit heet het chemisch juiste mengsel.
- Nadeel: Door die volledige verbranding ontwikkelen zich zeer hoge temperaturen die ontoelaatbaar zijn voor de motor. In de praktijk wordt daarom een mengverhouding van 13,5:1 voor de gemiddelde prestatie gebruikt. De carburateur is zodanig ingericht dat bij verandering van toerental de mengverhouding wordt aangepast.

- Start: tijdens de start van een vliegtuig geven we volgas. Er stroomt zo veel mogelijk mengsel naar de cilinders. Er wordt dus veel verbrand in de cilinders. Gevolg: de motor krijgt een hoge temperatuur dus kans op detonatie (hierover een andere keer) teneinde die hoge temperatuur binnen de perken te houden gaan we een rijk mengsel gebruiken
- Rijk mengsel: we gaan naar een gewichtsverhouding van 10:1. Hierbij verbrandt gedeelte van de benzine niet, omdat er te weinig lucht wordt aangevoerd. De onverbrande benzine verdampt. Hiervoor is warmte nodig welke onttrokken wordt aan de omgeving: de cilinders dus.
- Conclusie: het mengsel dat naar de cilinders stroomt, is koeler tijdens de start. Dus de motor wordt niet te heet. Zouden we in de start de carburator voorverwarming (cvv) aanzetten dan wordt het mengsel dat naar de cilinders gaat dus ook verwarmd. Dit zou afbreuk doen aan het goede afkoelingseffect van het rijke mengsel. De temperatuur zou toch teveel kunnen oplopen met als gevolg detonatie.
- Advies: gebruik tijdens de start of een doorstart nooit de cvv maar zet die in de stand "cold". Indien we na de start overgaan in "kruisvlucht" dan is dat volle vermogen niet meer nodig en selecteren we een lager vermogen door wat gas terug te nemen. De temperatuur van de motor zal nu ook niet meer zo hoog worden.

- Conclusie: we hebben niet zo'n overdaad aan benzine nodig voor de afkoeling van de motor. We kunnen best het mengsel gaan verarmen (verhoudingsgewijs meer lucht dan benzine afpassen in de carburator). Afgezien van de temperatuur is toevoeging van luchtdeeltjes ook nodig omdat met toenemende hoogte de lucht ijler wordt (de lucht bevat minder zuurstofdeeltjes). Gebleken is dat tijdens de kruisvlucht op lagere hoogte 17,1 delen lucht op 1 deel benzine een goede mengverhouding oplevert.
- Arm mengsel: het mengsel is nu arm aan benzine. Ook dit wordt automatisch door de carburator afgestemd.

- Hoogte-gas-regeling-mengselknop: gaan we nu echter op grotere hoogte dan 3000 ft à 5000 ft kruisen, dan moeten we de taak van de carburator bijsturen door de rode

mengselknop te bedienen. Op genoemde hoogte en daarboven krijgt dat ene deeltje benzine steeds minder deeltjes lucht toegevoegd. M.a.w. er is verhoudingsgewijs te veel benzine. Een te rijk mengsel dus. We zullen dit merken doordat de motor ruwer gaat lopen.

- Oplossing: we moeten het mengsel minder rijk maken. Dit doen we door de mengselknop voorzichtig naar ons toe te trekken. We bedienen dan een naald die de benzinetoevoer van de tank naar de sproeier gaat "afknippen". Op het moment dat de motor weer "mooier" gaat lopen gaan we voorzichtig door met het terughalen van de mengsel-regelknop totdat de motor langzamer gaat lopen. Op dit moment schuiven we de knop iets terug. Zo hebben we handmatig voor een bepaalde hoogte de juiste mengverhouding verkregen.
- Economisch: deze verhouding is tevens de meest economische (d.w.z. we verspillen geen benzine door een te rijk mengsel toe te passen. Zorg er altijd voor dat tijdens de daling na het passeren van 5000 ft, de mengselknop weer geheel in "full rich" positie staat. Anders zou een te arm mengsel op lagere hoogte een te grote oververhitting van de motor tot gevolg kunnen hebben met als gevolg detonatie. Tijdens het taxiën kunnen de bougies t.g.v. het rijke mengsel "vervuilen" t.g.v. loodafslag. Dit komt tot uitdrukking in een te laag toerental of "ruw" lopen van de motor. Indien we voor de take off de motorcontrole uitvoeren: verhoog het toerental en verarm het mengsel. De motor wordt warmer en het "vuil" van de bougies verbrandt. Voer daarna opnieuw de voorgeschreven motorcontrole uit. Is het euvel niet verholpen vertrek dan niet.

We zien dus dat de mixture-knop meer gebruikt kan en moet worden. De meeste van ons zullen niet zo vaak op grotere hoogte vliegen maar het is zeker de moeite waard. Het uitzicht bij helder weer is schitterend. Navigeren in combinatie met VOR maakt alles veel eenvoudiger. Wanneer u dit eens doet grijp dan terug naar dit verhaal.

Ik weet, het is oude koek, maar een oprissing is nooit weg...

Veel vliegplezier op grotere hoogte !!!

De Rob...



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



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