

over-look-ly

Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

nr 12

Derde jaargang
September 2005





Woordje van de voorzitter ...

werd duidelijk gecommuniceerd.

Gezien het volgend jaar een 30ste verjaardag is van onze show zijn er al mensen aan het plannen om iets groots te realiseren. Wij zijn ook opgetogen over de toezegging van de gemeente dat ze onze show wat meer als hún evenement gaan beschouwen en over de uitstekende steun die we van de luchtmachtbasis Kleine Brogel en in het bijzonder van het 31^{ste} Smaldeel krijgen. In het kader van de verjaardag zijn een aantal mensen aan het brainstormen over een boek dat de geschiedenis van onze show in beeld zal brengen. Daar hoort ook zeker de boodschap bij dat we als club en clubleden met sympathisanten elk jaar opnieuw een knappe en unieke prestatie leveren, die jonge piloten aantrekt voor de club en die ons helpt onze infrastructuur te onderhouden.

Laat ons hopen op een mild najaar waarin piloten aan hun trekken kunnen komen. Als club hebben we weer een rally op komst en een clubuitstap, die de herfst wat opfleuren.

Aan de andere kant hebben we natuurlijk de dreiging van de steeds hoger wordende brandstofprijzen, die onze sport voortdurend duurder maken. Wij hebben ook geen bonden die het op dat vlak voor ons opnemen: dus zullen we een aantal zaken moeten ondergaan.

Met alle ongevallen van de voorbije maanden is het ook belangrijk dat wij als club het goede voorbeeld blijven geven op het vlak van veiligheid en discipline en dat we daarmee ook de publieke opinie kunnen geruststellen.

Ik wens dat jullie allemaal zult genieten van een mooie nazomer en een milde winter zodat we mekaar regelmatig in de lucht krijgen.

De voorzitter
Nicole

Sanicole boek over: 30 jaar Sanicole International Airshow

VRAAG VOOR MEDEWERKING...

Naar aanleiding van de 30^{ste} editie van onze vliegshow volgend jaar is het de bedoeling een boek uit te geven over de geschiedenis van dit evenement.

We zijn op zoek naar affiches, programmaboekjes, verhalen, foto's enz., enz. uit de pioniersjaren.

Wie heeft er nog zulke dingen in zijn bezit en is er bereid deze even in leen te geven?

Laat het ons weten en maak een afspraak met Nicole, Gilbert, Geoffrey, Paul of Francis.

Al het geleende materiaal komt terug in het bezit van de eigenaar. Het opmaken van een inventaris is dus een aan te raden iets.

Wij rekenen op uw steun.

Dank U.

Inhoud

1. Bij de cover:



Het Breitling Team met de Albatros (L-39) tijdens onze laatste Airshow...

2. Woordje van de voorzitter
2. Boek 30 jaar Airshow
3. Jaarkalender
3. Sanicole Nieuws
- 4 - 5. OPS Corner: Detonatie
- 6 - 7. Sanicole Aviation Weekend
8. Wat met onze F-84?
9. Wist U dat?
10. Bezoek Cambrai
10. Gesprokkelde Ditjes en datjes

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

Actueel ???



JAARAGENDA 2005

17 September 2005

Rally

Tussen 1 oktober en 30 November 2005

Bezoek Cambrai

8 Oktober 2005

Werkdag 09.00 - 16.00 u.

22 Oktober 2005

Helpersfeest 19.00 u.

Maandag 31 Oktober 2005

Clubhuis gesloten

21 Dedcember 2005 t/m 6 Januari 2006

Sanicole gesloten...

Sanicole nieuws

1. De laatste maanden is tot 2 keer toe de microfoon van het vaste radio-station in het clubhuis gehaald.
Dit kan verrijkende gevolgen hebben. Doet u dit niet meer !
2. In hangaar 1 en 6 staat een jerrycan waar drainfuel in gedaan moet worden.
3. Nieuwe leden:

Patrick Verhemeldonck	Jo Hus
Stefan Hermans	Luc Vanhouten
Alexander Domanitsky	Jan Weemans
Mark Kaplijn	Nico Bal
Annick Van Hecke	Jimmy Aerts
Gerard Van Eyck	Henk Mür
4. Broer Van Der Hulst heeft zijn nieuwe zelfbouwvliegtuig in Beek ingevlogen.
5. Geslaagd
Geoffrey Buekenberghs Theorie PPL
6. Het laatste half jaar zijn er toch weer beschadegingen aan vliegtuigen in de hangaar geweest.
Helaas enkele keren zonder melding.
7. Benzine- en vliegtuigprijzen zijn aangepast per 08/09/05
8. Het Bestuur van de medische expertise te Brussel is momenteel gevestigd:
Simon Bolivarlaan 30 (bus 3)
1000 Brussel
tel: 02/5249797
<http://medex.fgov.be>
Hier worden de initiële keuringen en beroepskeuringen gedaan.
9. De verharde parkeerplaats voor hangaar 6 is een ware verbetering voor piloot en vliegtuig.

Geert

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

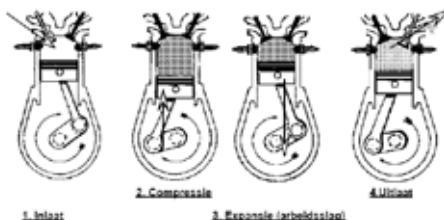
info@c-sharp.be
www.c-sharp.be

De OPS-Corner: Detonatie



In mijn vorige verhaal over mixture heb ik het begrip detonatie aangehaald met de toezegging hierop terug te komen in dit nummer.

Tijdens het comprimeren van het lucht/brandstofmengsel in de cilinders zullen de druk en temperatuur hoog oplopen. Het mag echter niet zo ver komen dat hierdoor voortijdige ontsteking optreedt waardoor terugslag in de motor ontstaat. Het lucht/benzinemengsel mag pas op het juiste moment tot ontbranding overgaan. Dit is wanneer een bougie de inleidende vonk afgeeft.



Nadat de vonk is ontstaan kunnen zich echter toch nog problemen voordoen. Als hier door de verbranding wordt ingeleid, lopen zoals bekend de druk en temperatuur in de cilinders hoog op. Waardoor er op meerdere plaatsen spontane verbranding kan optreden die plaatselijk de druk in de cilinders sterk doet oplopen.

Dit is vooral het geval als de verbrandingsruimte vervuild is en er plaatselijk hete plekken ontstaan.

Voorgenoemde ongecontroleerde verbrandingen uiteten zich door vermogensverlies (terug lopen van het toerental), hoge uitlaattemperatuur en metaalachtig "pingelende" geluiden.

Het is alsof er met een hamertje op verschillende plaatsen tegelijkertijd in de cilinder wordt geslagen.

Dit verschijnsel heet detonatie. Bij detonatie gaat de verbranding over naar een ontploffing van het gasmengsel. Een detonatie gebeurt veel sneller dan een verbranding.

Voorts moet de kwaliteit van de benzine zodanig zijn, dat tijdens het comprimeren de compressie zo hoog mogelijk kan oplopen, zonder dat zij spontaan ontploft.

Hierdoor verkrijgt men een zo hoog mogelijk rendement uit de brandstof en dus een laag verbruik.

Benzine die aan die eis voldoet is klopvast. De verbranding moet voorts snel en gelijkmatig geschieden. Hiervoor is elke cilinder voorzien van 2 bougies, zodat het mengsel van twee kanten tot ontbranding wordt gebracht. De druk mag dan best oplopen mits zich geen spontane ontstekingen op andere plaatsen voordoen.

De klopvastheid van benzine wordt uitgedrukt in het iso-octaan getal (ten onrechte wel eens afgekort tot octaangehalte). Hierbij wordt de klopvastheid van de beschouwde benzine vergeleken met een mengsel van iso-octaan, dat moeilijk ontsteekt.

Als de klopvastheid van de beschouwde benzine overeenkomt met die van het referentiemengsel en dat mengsel bevat bv 100% iso-octaan, dan zegt men dat het octaangetal 100 is.

De klopvastheid kan aanzienlijk verhoogd worden door toevoeging van loodverbindingen.

Het nadeel is echter dat dit corrosie veroorzaakt in de verbrandingsruimte, vooral bij de uitlaatklep.

Conclusie: de benzine moet een zo hoog mogelijk octaangetal hebben bij een zo laag mogelijk loodgehalte.

De meeste sportvliegtuigen vliegen daarom met de zogeheten AVGAS 100LL benzine (aviation gas 100 (octaan) low lead (laag loodgehalte))

Overtuig u er altijd van, dat uw vliegtuig nooit wordt voorzien van brandstof die onjuist is en dat het octaangetal niet lager is dan voorgeschreven.

Benzine met een te laag octaangetal kan detonatie tot gevolg hebben.

Een goede vluchtigheid bevordert de verdamping van de benzine wat nodig is om een goed mengsel van benzine/lucht in de carburator te

ontwikkelen. Een te goede vluchtigheid (te snelle verdamping) kan echter tot ijsvorming leiden.

Ook kan een te goede vluchtigheid van de brandstof dampbelvorming (vapour lock) tot gevolg hebben in de toevoerleiding. Zie Fly-Over Nr. 9 het artikel van de Jos over "Vapour Lock".

's Zomers kan dit optreden als het vliegtuig een tijdje niet is gebruikt, terwijl het lang in de zon heeft gestaan.

Onder deze omstandigheden is het raadzaam om voor de start de motor even op volle toeren te laten draaien. De check van magneten en carburatorvoorverwarming wordt hier dan ook voor gebruikt. De zogenoemde twee vliegen in één klap (eigenlijk driel)

Zetten we de oorzaken van detonatie nog even op een rijtje:

- Te laag octaangetal van de benzine
- Te arm mengsel
- Te hoge cilindertemperatuur, na of tijdens een lange klim
- Te abrupt gas geven bij laag toerental

Voorkomen van detonatie:

- Goede benzine gebruiken.
- Mengsel rijker maken. Zie ops-corner in vorige Fly-Over nummer 11.
- Niet te lang klimmen met een te hoge neusstand en/of te hoog toerental.
- Niet te abrupt gas geven.
- Geen carburatievoorverwarming aanzetten tijdens de start. Moet er worden doorgestart voor de landing of tijdens de landing, dan gaat de carburatievoorverwarming op koud.

De Rob...

Hoe men over detonatie dacht in de jaren veertig ziet en leest u hiernaast. Met dank aan "de Jos" voor deze waardevolle bijdrage uit de "oude doos"...



Fig. 275

Fig. 275. Benzine behoort vrij te zijn van zwavel of van de een of andere zwavelverbinding, voornamelijk zwavelzuur. Dit laatste is zeer schadelijk voor alle ijzerdelen van de motoren, evenals voor de benzineleidingen, de carburator, enz. De benzine wordt onderzocht door een monster in een proefpan te gieten, welke tot ongeveer 50 °C wordt verhit en er dan gedurende drie uur een schoon stuk koper in te leggen. Het koper mag niet verkleuren. Na het einde van de proef mag niet meer dan 0,1 % zwavel in de benzine worden gevonden.



Fig. 276

Fig. 276. Als benzine lang wordt opgeslagen, kan zich een gomachtig neerslag vormen; dit gebeurt alleen, wanneer zekere koolwaterstoffen niet zijn verwijderd gedurende de destillatie van de ruwe olie. Daarom moet een benzine worden onderworpen aan een proef, om na te gaan of zij bruikbaar is, waarbij 100 cm³ wordt verdampt en niet meer dan 10 mg gomachtig neerslag mag achterblijven.

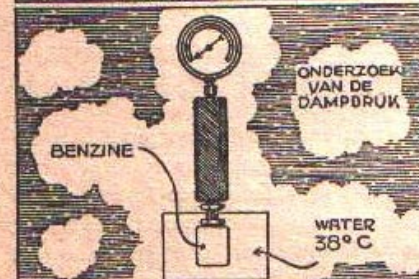


Fig. 277

Fig. 277. Als een benzinesoort bij een te lage temperatuur verdampt, zullen zich gasbellen in de benzineleidingen vormen, speciaal bij warm weer en vooral als de warme motor onbelast loopt. Dit zal ook gebeuren bij jachtvliegtuigen met een hoge stijgsnelheid. Gasbellen kunnen worden gevormd door de snelle verandering en vermindering van de atm. druk, typerend voor grote hoogten. In de praktijk heeft men gevonden, dat de dampdruk van benzine, wanneer ze verhit wordt tot 38 °C, niet meer mag bedragen dan 0,49 kg/cm² bij de proef, in de schets afgebeeld.

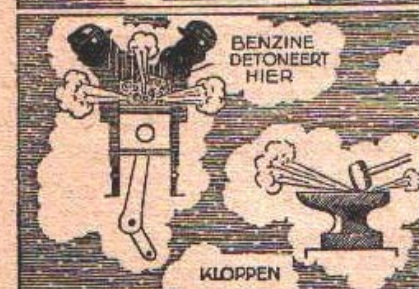


Fig. 278

Sanicole Aviation weekend 2005 ...



Op 6 en 7 augustus hebben we het concept van vorig jaar verder gezet met wisselend succes.

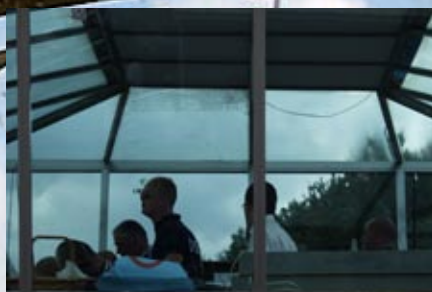
Op zaterdag hebben 1500 kinderen en uit de kluiten gewassen kinderen zich geamuseerd op onze Belgian Wings Expo. De praktische organisatie was zeer goed en ook het idee om alle luchtspporten van België samen te brengen op een evenement is nog steeds een meerwaarde. Jammer genoeg viel de publieke belangstelling tegen, hoewel het aantal bezoekers verdubbeld werd in vergelijking met vorig jaar. In de komende maand zullen we dit hele project evalueren en beslissen of we ermee doorgaan en onder welke vorm.

De 29^e internationale vliegshow dan... De weergoden waren ons dit jaar niet echt gunstig gezind en de voorspellingen waren niet deze om een massa

toeschouwers naar Hechtel te halen. Maar gelukkig was het tegendeel waar. Ondanks de buien die er geweest zijn heeft het op de cruciale momenten niet geregend en werd het vliegend programma volledig afgewerkt. De talrijk opgekomen menigte had zich voorbereid op de regen en was gewapend met paraplu en regenjas. Bij de regenval werd dan ook niet gevlucht naar de wagen, maar de mensen bleven genieten van het spektakel tot het einde, regen of niet.

Het vliegend programma was wederom een goede mengeling tussen de verschillende airshowdisciplines. Ten eerste was er het jetgebulder van de F-16's, Tornado, Hawk, B-1, Gnat, T-33, ... Ten tweede waren er de uitzonderlijk vele helikopters zoals de Belgische Alouette, Agusta en Seaking, de Nederlandse SAR demo en de prachtige Merlin demonstratie van de Royal Air Force, die ook terecht de prijs kreeg voor beste display van ons





safety-team. Vervolgens waren er de acropiloten Jan Groot, Ali Ozturk, onze eigen Eddy Kerkhofs en de Franse Equipe de Voltige die bewezen dat acrobatie wel degelijk een kunst is. De historische toestellen mochten uiteraard ook niet ontbreken en naast de Spitfire en de Mustang in de lucht, stond misschien het indrukwekkendste vliegtuig wel aan de grond, namelijk de Catalina uit Duxford. Tenslotte waren er de twee Franse display teams, namelijk de Cartouche Doré en het Breitling Jet Team, die de perfectie van hun kunnen lieten zien.

Als slot van onze show was er dan de geslaagde Belgische recordpoging formatie-valschermspringen voor vrouwen. Deze dames slaagden erin om een formatie van 24 personen in de lucht te leggen boven onze gloednieuwe dropzone. Nogmaals proficiat hiervoor.

Met een geslaagde 29^e editie achter ons is het

uiteraard tijd om een balans op te maken en om alweer uit de startblokken te schieten voor 2006, want dit wordt een speciaal jaar voor onze vliegclub en vliegshow. We zijn namelijk toe aan onze 30^e jubileumeditie. Dit moet iets heel speciaals worden dat de airshowbezoeker zich nog lang zal blijven herinneren. Naast de show zullen we hen ook een naslagwerk bezorgen met daarin een overzicht van de afgelopen 30 jaar. Over dit jubileumboek zal u verder in deze flyer en in de volgende edities meer informatie krijgen.

Tenslotte wil ik graag iedereen bedanken die het mee mogelijk gemaakt heeft om onze vliegshow te organiseren: alle clubleden, helpers en sympathisanten die weer van de partij waren. Bedankt voor alle inspanningen en hopelijk tot 23 juli 2006 voor onze jubileumshow!

Geoffrey Buekenberghs



Wat met onze F-84?

Sinds begin augustus staat onze F 84F naast de witte loods rechts van de hoofdingang van het vliegveld.



Was het in eerste instantie de bedoeling dit vliegtuig op een sokkel te monteren dan noodzakende technische problemen, financiële beperkingen en onze beperkte mogelijkheden ons nu om het project te herzien.

De meeste leden vinden de standplaats nu, bijzonder geschikt. Wij ook. Dus Pilot Piet's vliegtuig heeft zijn definitieve bestemming gevonden. Maar daarmee is de kous niet af. Er moeten nog heel wat karweien en karweitjes worden opgeknapt.

Van onze kant gaan wij op zoek naar de medewerking van oudgedienden van onze Luchtmacht die tijdens hun loopbaan aan dit type vliegtuig

hebben gewerkt. Zij alleen kunnen ons op de hoogte brengen van vele kleine details en ons bijstaan met raad en daad.

Verder zijn we op zoek naar clubleden die in de komende maanden op regelmatige basis nog wat vrije tijd in dit project willen steken.

Alle geïnteresseerden zijn van harte welkom op een vergadering op donderdag 13 oktober om 20 uur in het clubhuis.

Eén ding staat vast: De F 84 F moet klaar zijn tegen 23 juli 2006, de dag van onze 30ste Sanicole International Airshow.

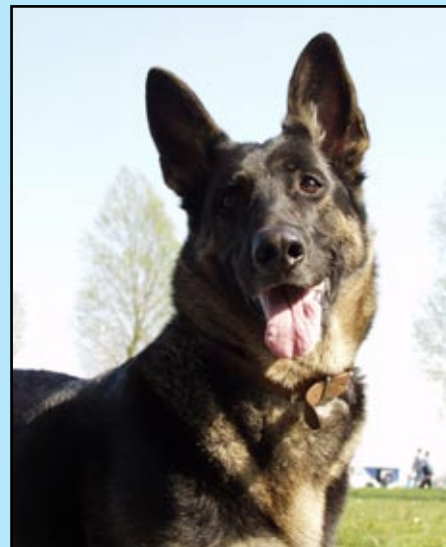


Wist u dat ...



- de airshow voor iedereen prettig en succesvol is verlopen,
- dit vooral ook kon gebeuren door inzet van de vele vrijwilligers,
- de weergoden ons weer goed gezind waren,
- de korte maar hevige regenbui alle bezoekers even lekker heeft opgefrist,
- daardoor de rest van de dag weer als perfect werd ervaren,
- veel foto's die tijdens de show zijn gemaakt op diverse websites zijn te vinden,
- u hiervoor moet starten op www.sanicole.com,

- u vervolgens verder moet kijken onder "links" en/of onder "gastenboek",
- de pilotenopleiding weer start per 26 september met 3 nieuwe deelnemers/leden,
- het bezoek aan de basis Cambrai zal plaatsvinden tussen oktober en november,
- er gedurende een drietal maanden zal worden gewerkt aan een nieuw tankplatform,
- er wordt gewerkt aan een boek over 30 jaar airshow,
- u hiervoor om informatie (verhalen; foto's en andere zaken) wordt gevraagd die voor dit boek interessant kan zijn.
- dat onze laatste redactievergadering voor deze Fly-over op donderdag 8 september zeer abrupt werd afgebroken omdat Said, de lieve viervoeter van Paul en Elvira, vlak bij het clubhuis werd aangereden. Het enorm vriendelijke dier, zowat de mascotte van de club en geliefd door iedereen, overleefde de klap niet. Ze was op slag dood. We zullen haar uitbundige verwelkomingen en charmante koekjesbedelarij vast wel missen ...



Cees van den Hoek

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*



BEZOEK AAN LA BASE AERIENNE 103 TE CAMBRAI EPINOY

In tegenstelling met eerdere mededelingen zal het bezoek aan de basis te Cambrai niet plaats hebben op 20 september maar wel in de loop van oktober of november. De juiste datum zal zo snel als mogelijk worden bekend gemaakt, maar de keuze dient gemaakt in functie van de mogelijkheden van het Franse en Belgische Tiger Smaldeel die in deze organisatie betrokken zijn.



Het zijn trouwens onze vrienden Tijgers van het 31^{ste} die ons uitnodigden voor een gezamenlijk bezoek aan hun collega's van de Franse Luchtmacht.

De basis 103 huisvest onder andere "l'Escadron de Chasse 01.012 Cambrésis" (Jachtescadron) dat is samengesteld uit 3 smaldelen uitgerust met de Mirage 2000 C/B.

Het eerste van deze drie smaldelen is het SPA 162 dat als embleem de tijgerkop voert en medestichter was van de NATO Tigers, je weet wel, die vereniging van alle smaldelen die een tijger hebben als embleem. Jaarlijks organiseert die een Internationale Tiger Meet, zeg maar grote oefening, waarvoor ze telkens te gast zijn op de basis waar één van hun leden is gestationeerd.

Om de slagkracht van de Franse luchtmacht van het 7^{de} leger te verhogen werd op 28 januari 1918 te Corcieux het smaldeel opgericht. Uitgerust met de Nieuwport behaalden de piloten 5 luchtoverwinningen.

4 maanden later kwam de SPAD de Nieuwport vervangen tot in 1919. Het is in 1952 dat het smaldeel volledig hervormt wordt om gaan deel uit te maken van de SPA 89 "GUEPES" en krijgt het de naam van 01.012 Cambrésis Jachtsmaldeel.

Op dat ogenblik maakt het smaldeel gebruik van de MD 450 OURAGA Jet die nadien zal opgevolgd worden door de Mystère IV, de Super Mystère B2, de Mirge F1C (sep 1977) en uiteindelijk de Mirage 2000 C/B vanaf 1 augustus 1996. De smaldeelcode is 12 -Yx.

Meer informatie en zeer mooie foto's vindt u op www.Tiger-Lair.org

Alle nodige inlichtingen om aan deze dagtrip per autobus deel te nemen zullen zo spoedig mogelijk worden kenbaar gemaakt via alle mogelijke middelen. Vergeet dus zeker niet om regelmatig onze website www.sanicole.com te raadplegen.

Francis

Gesprokkelde "ditjes" en "datjes" ...

- 1 -

Uit een vergelijkende studie tussen bij zeehavens behorende luchthavens in Europa vinden we volgende gegevens:

- Antwerpen staat als tweede op de rangschikking volgens belangrijkheid als zeehaven in Europa, doch als laatste qua lengte van de landingsbaan (1510 m).
- Oostende staat als zeehaven op de 102^o plaats, maar op de 8^o plaats met zijn baanlengte (3200 m).
- Op Antwerpen is er slechts één vaste luchthaven (VLM) en op Oostende geen, terwijl bijvoorbeeld Marseille, 4^o op de ranglijst, er 18 heeft. Cork, in Ierland, op de 94^o plaats, heeft 11 luchthavens.

- 2 -

Voor Zaventem zijn de politici zich op dit ogenblik aan het beramen op welke juridische gronden de luchthaven nog economisch interessant kan blijven. Zij staan voor een patstelling. Uit eigenbelang heeft elke gemeenschap (3) zijn eigen geluidsnormen vastgelegd, die op regionaal

vlak niet meer houdbaar zijn. De enige oplossing voor het probleem schijnt te zijn: het terugschroeven van de normen. Aldus bewijzen de politici zelf dat de betekenis en de inhoud van het begrip "geluidshinder" elastisch is en gemakkelijk kan aangepast worden naar gelang het politieke spel verloopt in de één of andere richting.

Dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen geluidsbelasting en geluidshinder is tot hen nog niet doorgedrongen.

- 3 -

Sinds 3 augustus 2005 hebben er zich 1 ernstig incident en 5 ongevallen in de burgerluchtvaart voorgedaan. Moeten we ons daarover ongerust maken? Zeker niet, maar zij moeten wel een aansporing zijn om waakzaam te blijven over onze luchtvaartveiligheid.

- Bij de eerste vaststellingen hebben de ongevallen niets met elkaar gemeen.
- Vóór enkele jaren was het dodencijfer bij vliegtuigcrashes ongeveer 1000 per jaar.; in 2003 was het 700. In 2004 vielen er 400 doden: dit was het beste resultaat sinds 1945. In

2005 is op dit ogenblik het cijfer 500 al ruim overschreden.

Dit mag ons echter niet in paniek brengen, zeker niet als men bedenkt dat het luchtvaartverkeer gedurende de laatste jaren met 6% is gestegen en er jaarlijks meer dan 1,8 miljard luchtvaartreizigers zijn. Ook de theorie van de reeksen houdt geen steek. Volgens deze stelling zou er een ongekend oorzakelijk verband bestaan tussen de gebeurtenissen. De opeenvolging van deze ongevallen is echter volgens de wetenschappers alleen toe te schrijven aan de wiskundige toevaligheid.

- 4 -

Het militaire gedeelte van de luchthaven van Twente wordt per 1 januari 2007 gesloten. Dit betekent dat de civiele medegebruiker vanaf dan de werkingskosten volledig voor eigen rekening zal moeten nemen.

Deze maand nog zou er door de plaatselijke gemeenteraad een beslissing genomen worden over een eventuele doorstart als volledige luchthaven.

De Jos...



maakt uw bedrijf beter ...

Al sinds 1994 staat
BS&I Bedrijfsoptimalisatie bv voor u klaar om u
met raad en daad bij te staan.

Voor quick scans, beleid- en
strategie trajecten tot het bouwen
en implementeren van volledig
geïntegreerde managementsystemen.

Beleid en strategieontwikkeling

- Beeldvorming van de toekomst;
- Positiebepaling en koersbepaling;
- Haalbaarheidsonderzoek;
- Implementatie;
- Interne communicatie.

Managementsystemen, procesverbetering

- Bouwen van praktische managementsystemen (kwaliteit, arbo en milieu), met weinig administratieve ballast;
- Implementatie van verbeterteams;
- Invoeren continu verbeteren;
- Onderhouden managementsystemen.

Interne bedrijfslogistiek

- Zichtbaar maken van knelpunten, analyseren van onderliggende oorzaken, in gang zetten van het verbeterplan;
- Ondersteuning bij keuze en implementatie software.

Coachen en training

- Praktische ondersteuning, begeleiding en training ter ondersteuning van verbetertrajecten.

Klanten- en Medewerkerstevredenheidsonderzoeken

- Houden van tevredenheidsonderzoeken, op maat, afhankelijk van uw organisatie en uw wensen.



Steenovenweg 5
Postbus 172
5700 AD Helmond

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

Styl Aviation

ANTWERP AIRPORT

Styl Aviation

GENERAL MAINTENANCE

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

DELIVERY OF

New and 2nd hand engines & Spare Parts

GARAGING OF AIRCRAFT

OVERHAUL AND REPAIR OF ENGINES:

Lycoming, Continental,
Rolls-Royce, Franklin

MAGNETOS:

Slick, Bendix

ALTERNATORS, STARTERS:

Prestolite, Ford, Cessna

CARBURATORS:

Marvel Schebler,
Facet, Precision

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

NIEUW

*We zijn er
weg van...*

KAMPEREN IN DE BRABANTSE KEMPEN



Cambiance
De Achterste Hoef
www.achterstehoef.nl



Cambiance
Molenvelden
www.molenvelden.nl

vakantie in ons zonnige Zuiden !!

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

Cambiance De Achterste Hoef

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

Brochure aanvragen
info@cambiance.nl

Cambiance Molenvelden

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