

FLY-OVER



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

6

nr
Tweede jaargang
FEBRUARI 2004



Woordje van de voorzitter ...

Met een overvloed aan enthousiasme en goede voornemens zijn we aan 2004 begonnen. In het clubhuis zie ik de ene na de andere werkgroep vergaderen, plannen maken, bijstellen en uitvoeren.

16 maart a.s. is er een uitstapje naar Lelystad gepland. Bezoek aan het Aviodrome, Oldtimerclub Early Birds, de zelfbouwhangar en we sluiten de dag af met een Chinees Buffet. (Er zijn nog enkele plaatsen in de bus vrij, als u mee wilt, belt u dan naar het clubhuis)

17 en 18 april Open Deur Sanicole. We organiseren een doellandings-wedstrijd, ons restauratieproject F-84F wordt gepresenteerd, de concrete plannen rondom het airshowweekend worden bekend gemaakt, we duiken in de archieven om de historie van onze club in beeld te brengen (fototentoonstelling) en we proberen de clubkas te spijzen door zoveel mogelijk mensen naar de club te halen die er een maaltijd willen gebruiken.

Wij doen een oproep aan alle leden om mee te helpen de open deur dagen tot een succes te maken.

Hoe?

- 1° verkoop zoveel mogelijk maaltijden aan vrienden, kennissen en familie.
- 2° zorg dat je dat weekend veel tijd op het vliegveld doorbrengt.
- 3° help mee waar een noodzaak is aan hulp. Als je wilt helpen bel dan even naar de club.

29 april vertrekt er een grote groep leden naar Nuits-St.-Georges.

Veel leden zijn al vaak meegegaan naar de Bourgogne en zetten alles opzij om er ook dit jaar weer bij te zijn. Dit jaar zijn er echter weinig nieuwe leden die de groep aanvullen. Misschien komt dat door onbekendheid. Het is de bedoeling dat alle deelnemende piloten en leerlingpiloten op hun eigen niveau in de Bourgogne kunnen vliegen tijdens deze vliegweek. Deelnemers kunnen van zaterdag t/m donderdag meegaan, maar het kan ook dat een lid slechts enkele dagen deelneemt. Voor meer info kunt u terecht bij Nicole, Rudy of Geert.

Tot slot is de werkgroep Airshow dagelijks bezig met onderhandelingen, aanvragen en het bedenken van constructies die het mogelijk maken om zonder financieel risico de Airshow van 2004 door te laten gaan.

Het ontbreekt in onze club niet aan plannen en creativiteit. Laat er ons met z'n allen de schouders onder zetten, dat werkt het gemakkelijkst en resulteert in een goede clubgeest.

Nicole Plees
Voorzitter

Allerlei weetjes ...

Er hangt een takenlijst aan de balie waarop een lijst uit te voeren werken staan. Een aantal leden hebben zich hiervoor reeds vrijwillig opgegeven en zijn ondertussen meer dan enthousiast aan die belangrijke "to-do's" begonnen. Via deze weg willen we hen alvast hartelijk danken en aanmoedigen om hiermee verder te gaan. Uiteraard is meer hulp steeds welkom want de takenlijst is vrij uitgebreid en mag uiteraard niet op enkele schouders rusten. Sommige werken moeten continu uitgevoerd worden en vragen natuurlijk meerdere vrijwilligers. Aarzel niet om uw naam bij de lijst te voegen...

Martin Lenaerts, onze oudste leerling van enkele jaren geleden, heeft onlangs zijn praktisch examen afgelegd. En, ... met succes. Via deze weg willen we hem uiteraard van harte feliciteren met deze fantastische prestatie... (Zie foto)

Ook Patrick Cayers, leerling piloot van vorige lichting is zover geraakt dat hij 5 van de 9 vakken met succes aflegde op zijn theoretisch exa-

men. Volhouden Patrick, nog even doorbijten en dit "vervelende" stukje uit de opleiding is achter de rug. Alvast veel succes gewenst en nu vlug naar de praktijk ...



Inhoud

1. Bij de cover:



Bart Verhees klaar voor de eerste grondproeven in zijn zelf ontworpen en - gebouwde Delta. Toevallig of niet, exact 100 jaar na de eerste gemotoriseerde vlucht met de Flyer One van de Gebroeders Wright ...

2. Woordje van de voorzitter
2. Vraag en aanbod
3. Jaaragenda
- 4-5. De OPS-Corner: Pocket FMS
- 6-7. Een vliegveld in een tuin
8. De gebroeders Wright ...
- 9-10. Bart Verhees, daar is 'm ...
10. Situational Awareness
10. Wist u dat?

Redactie:

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

Aeroclub Sanicole

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

Vraag & Aanbod

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

- Paul Paeleman zoekt gereedschap (tools) voor zelfbouwproject.
- Cees Van den Hoek zoekt een GPS-antenne.

JAARAGENDA

Zaterdag 17 april 2004

Open Deur: Doellandingswedstrijd en tentoonstelling

Zaterdag 1 mei t/m donderdag 6 mei

Nuits-St.-Georges

Zaterdag 31 juli

Geert wordt 50 jaar ... (doop?)

Vrijdag 6 augustus 2004

Concert

Zaterdag 7 augustus 2004

Kinderdag

Zondag 8 augustus 2004

Airshow

Zaterdag 18 september 2004

Rally

Zaterdag 23 oktober 2004

Helpersfeest Airshow

een klare kijk op mensen, middelen en processen

Ieder grafisch proces kan enkel succesvol zijn indien mensen de juiste middelen hebben, de kennis bezitten en in een goed uitgedacht proces functioneren. Als één van die elementen achterblijft loopt alles gegarandeerd fout.

C-Sharp is gespecialiseerd in de doorlichting van al deze elementen. Individueel maar ook hun onderlinge verbondenheid. Via een afdelings- of bedrijfsscreening worden deze zaken in kaart gebracht en gekoppeld aan mogelijke oplossingen. Trainingen, automatisatie en verbeteringen in hard- en software kunnen bijdragen tot het verbeteren van beoogde afdelings- of bedrijfsdoelstellingen. Change Management kan mee ondersteund worden op ieder IT-niveau.

Voor de begeleiding van alle grafische processen is know-how en expertise vereist. En die vind je bij C-Sharp...



C-SHARP

Schotelven 28
2370 Arendonk
Tel. 014/46 29 11
Fax 014/46 29 12

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

WEDSTRIJD DOELLANDEN

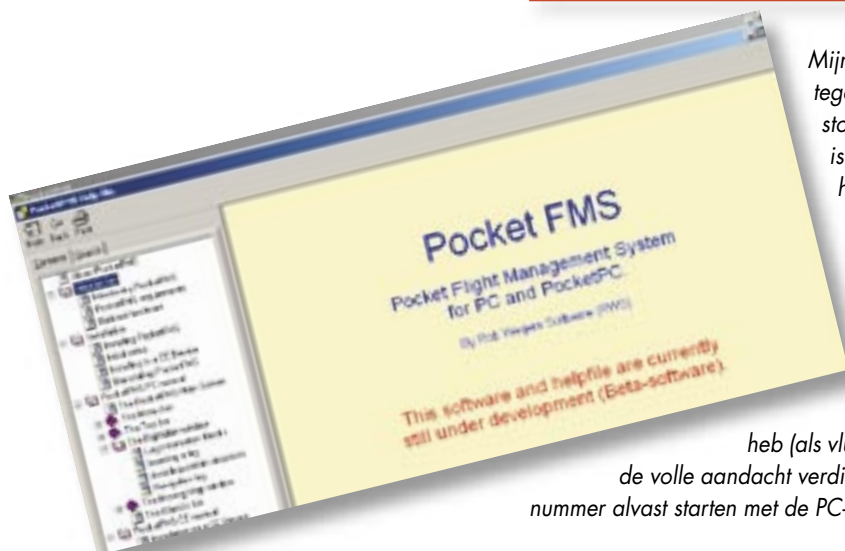
**17 en 18 April
2004**

**OPEN DEUR
SANICOLE HECHTEL**

met:
Doopvluchten
Presentatie F-84
Doellandingswedstrijd
Bezoekende vliegtuigen
Foto-tentoonstelling 1972 - 2004



Pocket FMS, een nieuwe generatie software in aantocht ...



heb (als vluchtvoorbereiding en tijdens de vlucht) is het zeker een produkt dat de volle aandacht verdient en m.i. een mooie toekomst kan hebben. Goed, laat ons in dit nummer alvast starten met de PC-versie...

Pocket FMS is een software die je vanaf de vluchtvoorbereiding tot en met de vlucht zelf kunt gebruiken. Het programma bevat een massa voordelen t.o.v. gelijkaardige ontwikkelingen. Laat me beginnen bij het begin. Vooreerst ga je naar de bovenvermelde website om de software (gratis) te downloaden. Hiervoor vindt je links op de site een woordje "download" waarop je 1 x klikt. Je komt op een venster terecht waar een boodschap staat dat je de software naar uw PC kunt halen. Dat doe je door op het woordje "here" te klikken. De eigenaar vraagt u akkoord te gaan met een aantal voorwaarden die u best eerst even doorneemt. Onderaan kunt u bevestigen. Het download proces zal onmiddellijk starten. Op uw bureaublad verschijnt PocketFMS.exe waar u dubbel op klikt om het programma op uw eigen PC te laden. En dan begint de eerste kennismaking met PocketFMS.

Volg gewoon de instructies die op het scherm worden gegeven. Een van de onderdelen is dat het programma u zal vragen om de FIRs te selecteren waarin u interesse heeft. Dat gebeurt in een venster waarvan u hieronder een afbeelding terugvindt.



Let op. Dit venster is ook in de toekomst zeer belangrijk. Telkens u een update van de actuele informatie zal opvragen zal de informatie opgehaald worden uit de FIRs die hier aangevinkt staan. En ... dat kan lang duren indien u een simpele telefoonverbinding heeft met het internet... Eenmaal de installatie voltooid, ziet u bij het opstarten van het programma in eerste instantie de luchtruimstructuren van de FIR(s) die u daarnet instelde. Bovenaan vindt u een menu-optie Internet. Klik daarop en maak uw keuze. Zoals u merkt kunt u van de geselecteerde FIRs verschillende zaken ophalen. Ja, juist, ook de actuele Meteo-informatie.



Belangrijk om weten is dat de kaarten en Terrain elevations (dat zijn meer gedetailleerde reliëfinkleuringen op de kaart) voor iedere zoom-factor eenmalig moeten opgehaald worden. En ... dat is een tijdrovende bezigheid. Echt iets voor de kille winteravonden. Eenmaal dat u alles opgehaald heeft wat u nodig meent te hebben, bent u klaar om met het programma te gaan stoeien. Nu begint het exploreren van het scherm. Pocket FMS biedt vele mogelijkheden doordat luchtruimstructuren en alle mogelijke informatie op de kaart actief kunnen gezet worden. Maar daar is wel een klein nadeel aan verbonden. Veel informatie maakt het geheel wel een stuk onoverzichtelijker. Maar geen nood, datgene wat je absoluut niet nodig hebt kan je uitschakelen door je keuze te maken in de rechtse optiebalk. De cursor op de iconen geeft je de informatie.

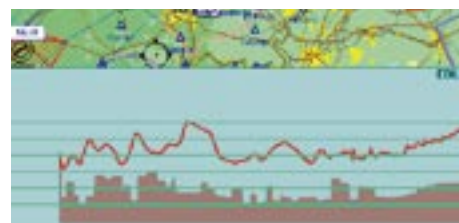


Van boven naar onder worden de volgende zaken in- en uitgeschakeld op de kaart: VORs, NDBs, Luchtvaartterreinen, Runways, luchtruimen, TACANs, de kaart zelf, IFR waypoints, Reportingpoints, Obstakels, VORTACs, afgelegde tracks, frequenties, safety altitudes, Ground elevation, TAF-symbolen. Aan u de keuze ...

Bovenaan het scherm vindt u in eerste instantie de verschillende menu-onderdelen. Belangrijk hierbij om te weten is het feit dat je onder het "File"-menu de optie Aircraft tegenkomt waarin u de mogelijkheid heeft om allerlei specifieke vliegtuigkenmerken en informatie in te geven. Een mooi uitgewerkte Weight & Balance tot en met verschillende belangrijke basissnelheden die tijdens stijg- en daalvluchten meegenomen worden in de vluchtberekeningen. Verder biedt de optie "Properties" u de mogelijkheid aan te geven hoe u bepaalde informatie wenst af te beelden op de kaart. M.a.w. welke luchtruimen in welke kleur moeten afgebeeld worden, de verschillende zones etc... De volgende menu-optie "View" biedt de mogelijkheid om bepaalde onderdelen van het programma in- of uit te schakelen. De verschillende werkpanelen die standaard op het scherm verschijnen kunnen al dan niet uitgeschakeld worden. De optie "Flightplan" hou ik voorlopig achterwege. Dat is iets waar ik veel uitgebreider op terugkom in de volgende Fly-over. Het bevat de mogelijkheid om een volledige vluchtvoorbereiding te maken via Pocket FMS. In functie van de aangestipte FIR's onder het "File"-menu zal Pocket FMS de meest actuele informatie ophalen via internet en deze ook gebruiken voor de verschillende plaatsen die u in uw vluchtplan voorziet. Inclusief de meest actuele meteo info. De vliegtuiggegevens gecombineerd met de meteogegevens berekenen dan automatisch de opstuurhoeken in functie van de wind die vermeld wordt in de dichtstbijzijnde Metar of TAF. Maar, later hierover meer. De laatste optie, "Altitude Analysis" geeft je na de vlucht een dwarsdoorsnede van

Callsign/description			
PH-BSF			
Speed (kts). IAS		Fuel (gph)	
Cruising	115	7.5	
Best Rate of Climb (Vy)	78	7.5	
Best Angle of Climb (Vx)	64	7.5	
Normal Climb/Desc Rate(Ft/Min)		645	600
Compartment	Weig	Arm	Mome
Basic Empty Weight	1392	54.6	76003
Fuel	228.0	10.9	2485
2300 40 91204			
New	Edit	W&B Graph	LD/TO D Exit

je vlucht. De "breadcrumbs" of broodkruimels zijn de coördinaten die door uw GPS werden geregistreerd tijdens een vlucht. Zowel qua positie als qua hoogte.



Via de menu-optie "Internet" tenslotte, haal je de meest actuele informatie op over kaarten, Metars en TAFs, terrein-hoogtes en Navigatie-hulpmiddelen.

Onder de menu-balk vind je nog een aantal mogelijkheden waarmee de werking van het programma kan aangepast worden naar eigen behoeften. Ook hierop kom ik later terug. Ik hoop dat u alvast veel plezier vindt in deze eerste digitale expeditie van Pocket FMS en schrijf graag het vervolg in Fly-over 7. Tot dan!

Paul Paeleman

Een vliegveld in een tuin ...

Enkele jaren terug, gebeurde het dat Geert je in een hoek van het clubhuis discreet in vertrouwen nam en jou zijn geheimen verklapte over zijn plannen om een vliegveld uit te bouwen in Bantheville, ergens in het noorden van Frankrijk. Er waren al contacten gelegd met de plaatselijke overheid waarbij ideeën en voorstellen op tafel werden gelegd die toen nog moesten bestudeerd worden en de tijd nodig hadden om te rijpen. Er hadden slechts informatiegesprekken plaats gehad, er kon dus nog veel veranderen en daarom was de intentieverklaring die men van Geert ontving enigszins confidentieel en hoefde men het nieuws niet van op de daken te verkondigen.



Er is inderdaad ondertussen veel veranderd. Het geheim is al lang een bekend feit en de initiële plannen zijn zodanig geëvolueerd dat men op heden de vraag kan stellen of men een luthof aan het aanleggen is, in plaats van een vliegveld. Na verloop van de tijd werden de gesprekken over Bantheville meer en meer openlijk gevoerd, althans in beperkte groep, zodanig dat ik mijn sceptische nieuwsgierigheid niet langer kon bedwingen en besloot om zelf stiekem een bezoek te brengen aan de plaats waar eens een vliegveld zou komen.

Dat gebeurde in november 2002. Ergens rechts van de baan van Aincreville naar Bantheville lag er een licht golvend terrein dat mogelijk een vliegveld kon verbergen. Mijn vermoeden werd bevestigd toen ik even verder een afsluitpoort in inox en daarnaast een bord zag met de vermelding: "Accès interdit. Terrain d'aviation privé, Bantheville". Gelukkig gaf dit bord mij uitsluit, want ik zou anders niet geweten hebben welke boer zo gek was om zijn weide af te sluiten met een poort in roestvrij staal. Bij het verlaten van mijn wagen werd mijn ongebreidelde nieuwsgierigheid meteen afgestraft, toen ik tot over mijn enkels in de modder doorzakte, haastig als ik was om het terrein te verkennen. De eerste indrukken waren teleurstellend. Men kon weliswaar heel goed zien dat hier iets aan de gang was, maar als vlieger vond ik niet wat ik zocht. Er was een oprit gemaakt en er was de poort; aan de westelijke rand was er een nieuwe afsluiting geplaatst en aan de noordelijke

zijde was er over een grote afstand een gracht gegraven die uitliep op een put, waarvan gezegd werd dat het een vijver was, maar die op dat ogenblik meer geleek op een bezinkingsput. Verder was er nog een geïmproviseerd signalenvierkant, maar waar ergens moest nu die landingsstrip komen? Een gedeelte van het terrein was pas ingezaaid, een ander gedeelte was begroeid met aloud gras, en een derde zag er uit als een jonge weide.

Een half jaar later kon ik veel van mijn scepticisme laten gaan. Beter nog, in de plaats van de argwaan, is er een groeiende interesse ontstaan voor het gebeuren rond Bantheville, sinds ik er verleden jaar tweemaal met een werkploeg een bescheiden helpende hand heb toegestoken. Het werd mij toen duidelijk dat er veel meer aan het gebeuren was dan alleen maar het aanleggen van een vliegveld. Ik kreeg de indruk dat daar een vlam ontstoken is waarvan het vuur zich snel wil uitbreiden tot iets wat met de luchtvaart als dusdanig niets meer te maken heeft. Er is een geest van verbondenheid komen rondzwerven, die er op uit is om zich daar te vestigen. Dit liet zich gevoelen in schijnbaar onbenullige dingen tijdens de communicatie en kleine gebeurtenissen.

Bij mijn eerste werkbezoek holden mijn metgezellen onmiddellijk na de aankomst naar de vijver om het resultaat van hun vorige werk na te gaan. Wat was het leuk om al die blijde gezichten te zien, want ja hoor, de waterplanten van Francis hadden het overleefd en de vissen van Tom zwommen in kleine scholen nog rustig rond. Ivo, hevig zoals altijd, kon zijn ongeduld niet intomen, sleurde Francis weg van zijn waterlelies en liep als een jong veulen ver voorop om op zoek te gaan naar de jonge rododendrons die enkele weken tevoren geplant waren midden het intussen hoog opgegroeide gras, aan de rand van het veld. Zijn ogen glunderden toen hij ze goed en wel terugvond.

De werkzaamheden waren omhuld door een gemoedelijke sfeer. Bereidwillige Cois en ijverige Ivo kende ik toen al wat langer, maar Francis, de welbespraakte en Gerry, de locomotief, kende ik nauwelijks. Sindsdien is er bij die kennis heel wat vooruitgang geboekt, juist dankzij die werkzaamheden. Wat tijdens het werk ook bijzonder opviel, was het gevoel dat niets dwingend noch dringend was.

Het werd nog beter toen onze aandacht getrokken werd door een aanvliegende Fokker S11. Het waren norse Joop en minzame Wim, de Franse tolk van Geert. Hun komst ging in het dorp niet ongemerkt voorbij, want kort daarna kwamen de burgemeester en een deel van zijn familie ons begroeten. Een tijdje later versche-

nen eveneens de ouders van Tom. Zij brachten een nieuwe partij vissen die meteen werden uitgezet. Het feest werd compleet toen zij twee reuzentaarten te voorschijn haalden.

Het waren heerlijke momenten toen men zich het gebeuren kon laten welgevalen met in de ene hand een stuk vlaai en in de andere een blik frisdrank onder een heldere blauwe hemel met hier en daar een kleine cumulus en een zon die haar aanwezigheid duidelijk liet voelen door haar brandende stralen, en met het zicht op de prachtige weide, bezaaid met duizenden gele, witte en hier en daar ook rode bloemen. In gedachten anticipeerde ik de tijd en vroeg mij af: "Hoe gaat dat zicht worden, eenmaal de tuin in volle bloei staat?"

In de herfst ben ik nog eens meegereisd. We waren toen met zijn vieren waaronder rustige Rob, die ik nog veel minder kende. De geest van betrokkenheid dwaalde er nog rond en manifesteerde zich opmerkelijk toen we de meidoorn opsmukten. Aan de noordelijke zijde van het vliegveld staat er een bosje verwilderde meidoornstruiken, waarvan er één is uitgegroeid, toevallig of niet, tot een boom. Hij zag er oud en verwaarloosd uit en blijkbaar stond hij daar gebukt onder een zware last, want hij is overladen met maretak. Zijn aanblik werd heel wat beter, nadat de snoeitang de meest opvallende dorre takken en waterscheuten kordaat had verwijderd. Toen aan Geert gevraagd werd waarom hij op deze plaats een rustbank wilde plaatsen, wees hij er ons op dat deze plek een mooi uitzicht geeft op het veld met de daarachter staande bomen, en dat dit er in de zomer nog veel mooier zou uitzien. Deze opmerking van Geert is mij niet ontgaan en heeft mijn verbeelding aan het werk gezet.

Stel je voor: op een zomeravond, na een snikhetedag, als de zon haar laatste energie over het landschap uitstrooit, dat je zittend op de bank kan genieten van de koele avondbries en van een zicht op het vliegveld met daarachter de rijzige populieren en verder de weiden en de velden en met nog verder op de horizonlijn het dorpje Aincreville en dat je in de schaduw van de meidoorn en de maretak de voorbijganger en vlucht onder ogenschouw neemt en voor jezelf durft uit te maken wat goed en slecht was, dan moet dat een gevoel van voldoening losweken. Voor diegenen die aanspreekbaar zijn voor symboliek kan het beeld nog zinvoller gemaakt worden door de maretak. De maretak is een eeuwig groene plant en semi-parasiet die gedijt op andere boomsoorten. Sinds mensenheugenis werd hem bijzondere eigenschappen toegekend. Tegenwoordig wordt hij het meest gebruikt als kerstversiering. Voor de verliefden is hij het symbool van de romantiek en voor sommigen is hij een beschermer tegen allerlei kwalen en boze geesten. Maar onze Keltische voorouders gaven hem een veel diepzinniger betekenis.

Door zijn altijd groene voorkomen was hij een symbool van de levenskracht en de weerstand tegen de dood. Tijdens een heilig ritueel werd hij bij de eerste volle maan na de langste nacht van het jaar, dus bij het begin van het nieuwe jaar, vereerd als de boodschapper van het herboren licht en de beschermer van de vruchtbaarheid.

Stel je opnieuw voor, dat je na een vermoeiende vlucht, zittend op de bank onder de meidoorn, omgeven door zijn geurende bloesem, gonzend van de bijen en als het ware geborgenheid voelend in de nabijheid van de heilbrengende marretak, jouw blik voor je uit laat rollen over de glooiingen en jouw gedachten laat gaan, doch dat je niet denkt aan datgene wat was en ook niet aan wat komen moet, maar alleen denkt aan datgene wat is, het nu, wat je ziet, hoort en voelt. Dat moet verrijkend zijn!

In november 2002 zocht ik in Bantheville naar de landingsstrip. Nu zoek ik ook naar de tuin: de hof van Bantheville. Langzamerhand kan men twee benamingen gebruiken: vliegveld met tuin of tuin met vliegveld, tuinvliegveld of vliegveldtuin. Maar dat kan gerust, dat stoort niet. In tegendeel, het bewijst dat de vlieger niet uitsluitend aandacht heeft voor het vliegen, maar ook waarden hecht aan andere dingen. Ik weet niet hoeveel verschillende boomsoorten en struikgewassen er ondertussen zijn geplant. Vast staat dat de tuin een rijke verzameling van bomen en gewassen wordt, waar ieder naar eigen geaardheid zijn gading kan vinden.

Alleen de vijgenboom ontbreekt er nog: hij is een symbool van geestelijk inzicht.

Jos Verhaeren.

Wist u dat ...



- de diverse computers in het clubhuis inmiddels voor iedereen toegankelijk zijn
- bij deze pc's duidelijk staat aangegeven welke informatie er kan worden gezocht
- ons clublid "whizzkid" Ronny (vader) Abts zijn succesvolle solovlucht uitbundig heeft gevierd (zie foto)



- het Franstalige programma NAV200 weer "in de lucht" is (www.NAV2000.com)

- het ook voor niet-Franssprekende leden met enige oefening uitstekend te gebruiken is voor het raadplegen van o.a. actuele meteorologische data en het voorbereiden van een vluchtplanning
- de radiofrequentie van ons veld officieel is gewijzigd naar 125.525 MHz "BEVERLO RADIO"
- leden worden verzocht om interessante WEB-links kenbaar te maken aan de redactie, zodat we anderen hierover kunnen informeren (op pc's installeren)
- één van onze clubleden speciaal de theorie cursus heeft gevolgd om in zijn nieuwe bolide (Audi TT) te kunnen (durven?) rijden
- we gespannen wachten op het moment dat hij (in navolging van Bart?) met zijn eigenbouw (zie foto) het luchtruim kiest



- leden kunnen inschrijven voor de speciale lessen van Jan Gielkens over de tips en trucs, die het vliegen in het Franse luchtruim kunnen vereenvoudigen
- ook Paul Paeleman bereid is om onderricht te geven aan geïnteresseerde leden over het gebruik van het programma PocketFMS (zie blz 4 en 5)

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 gebroeders Wright, 100 jaar later



De laatste schaduwen van het nachtelijk donker maakten plaats voor het eerste licht. Vooraleer de volwassen herfstzon haar bleke weke stralen over de Hechtelse heide liet stralen was de kofie in het clubhuis al bruin.

Zo vroeg zoveel activiteit in het clubhuis is altijd al een voorteken geweest van grootse dingen. Op 17 december was het niet en kon het ook niet anders. Iedereen die ook maar iets met de luchtvaart te maken heeft wilde die dag voor geen geld van de wereld de 100ste verjaardag van de eerste gemotoriseerde vlucht ongemerkt te laten voorbij gaan. Wij waren allenszins met 52 om dit belangrijk historisch feit te herdenken.



De start was fenominaal. Bijna kende deze bijzondere dag een nieuw historisch feit dat wij in gouden letters in onze clubanalen hadden kunnen noteren. Waarom dit toch niet gebeurde kan je lezen op één van de volgende bladzijden van deze Fly-over. Zowat alle aanwezigen keken zich de ogen uit op de creatie van onze vriend Bart Verhees. Zowel model als ontwerp op ware grootte van zijn delta oogstten eenieders bewondering en leidden tot menig geanimeerd gesprek. De vliegdemostratie met het radiobestuurde schaalmodel viel zeer in de smaak. Maar het hoogtepunt werd toch de test op onze startbaan met het echte toestel.

Heel veel tijd restte ons niet meer. Aan boord van een luxueuze autocar van "De Zwerver" startten wij omstreeks kwart over negen richting Helchteren waar we getuigen zouden zijn van een schietdemostratie met 'n F-16 en zouden kunnen genieten van een geleid bezoek aan de controletoeren. Met militaire stiptheid dook de Tiger F-16 op het afgesproken tijdstip richting Pampa range en met een snerpnd geluid doorboorden de patronen het aangeschoten doel.

Hoofddoel van de dag was echter een bezoek aan de afdeling Luchtvaart van het Koninklijk Legermuseum te Brussel die beschikt over een uitgebreide verzameling vliegtuigen. Sommige van de tentoongestelde toestellen zijn uniek in de wereld. Voor enkelen onder ons betekende dit bezoek het weerzien met toestellen waarmee ze zelf uren hebben gevlogen, of hebben in meegevlogen voor het uitvoeren van diverse opdrachten. Het meest indrukwekkend vind ik nog altijd het ogenblik waarop wij stilstonden bij de replica van de Flyer 1 die door leerlingen van de Koninklijke Militaire School werd gebouwd. Onder hen één van onze leden, Wim Van Den Bergh, aan wie ik via deze weg zou willen vragen om zijn opgedane ervaringen tijdens het bouwen van deze replica, aan het papier te willen toevertrouwen. In één van de volgende nummers vinden wij zeker plaats om ze aan iedereen kenbaar te maken. In deze mooie omgeving konden wij ook genieten van een heerlijke broodjes maaltijd en de unieke en echte sfeer van 100 jaar luchtvaart.

Kort na drieën werd er koers gezet naar SABENA Technics. Ook daar werden wij begroet door een clublid, Luc Vademaële, en kregen wij een leerrijke rondleiding in de wereld van herstelling en onderhoud van de hedendaagse stalen vogels en konden wij plaats nemen op de pilootstoel van een Boeing 767.

Met een leuk aandenken aan onze passage op zak keerden wij terug naar de bus die ons naar onze laatste afspraak zou brengen. Terwijl ik, kijkend naar de navigatielichten van opstijgende vliegtuigen en genoot van de prachtige en mysterieuze winterhemel boven een grootstad, baande ze zich langzaam een weg door de avondspits.

Het verkeer was onverwacht snel die dag en amper een uurtje na ons vertrek in Zaventem kwamen we aan in de Biertuin te Paal waar alles in gereedheid was gebracht voor het avondmaal, een feestelijk avondmaal, EEN WAAR EETFEESTJUN dat niet alleen overgoten werd met de nodige hemelse dranken maar dat vooral gekruid was met de warme vriendschap zo eigen aan onze club.

Met tegenzin, en veel te vroeg, hoe laat zijn we daar vertrokken jongens (?) veilig teruggekeerd naar onze thuisbasis. Na het afscheid en wat ijskrabben volgde de laatste etappe van een onvergetelijke dag. Tevreden koos ieder zijn weg naar huis. DANK U aan iedereen die deze dag heeft mogelijk gemaakt.

Francis



"Daar is 'm, daar is 'm ...



*... en hij komt van MARS of nie soms ?
Nu ja... of nee, maar plots is ie d'er, en da's
maar goed ook."*

VAN DROOM TOT PLAN

Van kindsbeen af koesterde ik de droom om ooit zelf een vliegtuig te ontwerpen. Door gebrek aan middelen en mogelijkheden beperkte de realisatie er van zich zeer lang tot het bouwen van modelvliegtuigen. Deze activiteit kostte relatief weinig geld, hield praktisch geen gevaar in en leerde mij bovendien dat, in tegenstelling met wat zovele anderen beweren, deze modelvliegtuigen op dezelfde manier vliegen als een echt toestel.



Toen ik in 1990 mijn vliegbrevet behaalde werd het de hoogste tijd om ernstig werk te maken van mijn kinderdroom. Mijn bedoeling, daar was ik al lang achter gekomen, was het ontwerpen en bouwen van een éénzitter met veel binnenruimte. Om te beginnen werd er een programma opgestart om met grote modellen uit te zoeken welke configuratie het meest geschikt zou zijn. Daarom werden er achtereenvolgens verschillende modellen gebouwd en getest.

De normale configuratie (motor vooraan, stabilo achteraan), canard, een tiental vliegende vleugels, drie delta-projecten, de normale configuratie met liftende romp, alleen de liftende romp, de cirkelvormige vleugel en de kortgekoppelde normale configuratie, allen kwamen ze aan bod. Natuurlijk kwam, zoals te verwachten, het normale vliegtuig als meest gunstig uit de bus maar de delta's deden het vanuit het oogpunt prestaties en stabiliteit verre van slecht.

De canard vloog goed maar had een lange startbaan nodig. De vliegende vleugels hadden problemen met overtrek, de liftende romp met de stabiliteit en de cirkelvormige vleugel met de draagkracht. Hierdoor werd de keuzemogelijkheid beperkt tot de normale vleugel en de delta. Dat het uiteindelijk de delta werd, is toe te schrijven aan het feit dat er van een gewoon vliegtuig reeds zoveel rond vliegen, bovendien heeft een delta veel meer binnenruimte.

DE UITVOERING

Toen alle ideeën netjes op papier stonden moest er toestemming van de autoriteiten komen. In Nederland moet men voor een nieuwe ontwerp een externe deskundige hebben. Gelukkig maakte de wetgeving het me gemakkelijk omdat je deze expert zelf mag voordragen. Dus ik op zoek naar zo'n heerschap maar wat blijkt nu? in heel Nederland vindt je niemand die vliegtuigbouw-kundige is en bovendien simpel genoeg kan denken voor de amateurbouw.



Zo gebeurde het dat er eentje zei : "dit is veel te eenvoudig" (had hij gezegd "dit is veel te ingewikkeld", dan had ik hem geloofd) en een andere raakte halverwege zijn taak overspannen (hopelijk niet van het project, maar dat zal ik wel nooit te weten komen).

"Wie zoekt die vindt": zegt het spreekwoord, maar bij de Regie in België moest ik toch ook niet zijn, dus naar het luchtvaartland bij uitstek: goed geraten Engeland.

Een half jaar pennen en tien kilogram papier klaarmaken om het als certificatieverslag op te sturen naar de PTA. Na nog een half jaar gewacht te hebben op een antwoord was ik zo vermetel om even telefonisch contact op te nemen. Tot mijn grote verbazing kreeg ik te horen "that's not on my priority-list sir, sorry" met andere woorden kiss my a... en tevens het bewijs dat ze daar ook dachten dat ik wel van mijn bizar idee zou afstappen.

Deze ervaringen hebben mij doen besluiten dat er op de wereldbol slechts twee landen zijn waar men zelf zijn vliegtuig kan ontwerpen en bouwen. Landen dus die de vrijheid van hun burgers liefhebben. Het ene heeft het liberalisme uitgevonden en het andere is uitgevonden door het liberalisme. Frankrijk en Amerika tekenen immers voor het ontwerp van 95 % van alle zelfbouwtoestellen. Toen ik op zoek ging naar de andere 5% kwam ik tot mijn grote verbazing terecht in jawel Zwitserland.

Uiteindelijk werd het dus Frankrijk. Eind 1998 was het zover en kon ik beginnen met het nodige materiaal te zoeken en aan te kopen. Belangrijkste was het aluminium 6061 dat enkel te verkrijgen is in de USA. Tot vorig jaar amuseerde ik me om deze platen om te vormen tot de gewenste romponderdelen van mijn project. Toen werd het de hoogste tijd om op zoek te gaan naar een motor en boordinstrumenten.

Het hele vliegtuig is ontworpen voor zijn functionaliteit. Het feit dat het ontwerp iets geheel nieuw is betekent dan ook dat ik alle onderdelen zelf moest maken. Dit leidde mij naar tal van problemen of beter uitdagingen waarvan ik hier graag de voornaamste zal beschrijven. Eerst en vooral ging mijn aandacht naar het landingsgestel. Al vlug was ik tot de vaststelling gekomen dat de lichtste versie zou bestaan uit een hoofdwiel, een staartwiel en twee tipwielen. Om een minimum aan balancerings te moeten uitvoeren bij de start moest het hoofdwiel bestuurbaar zijn en uiteraard ook intrekbaar. Gemakkelijker gezegd dan gedaan. Ik heb me door heel wat hersenkronkels moeten wringen en het kostte ook heel wat tijd vooraleer ik het goede ontwerp op papier had staan.

Een tweede voorbeeld zijn de brandstoftanks. Functioneel zitten deze best in de vleugels, maar aangezien deze laatste kunnen opge-

plood worden moest er absoluut een snelkoppeling komen in de brandstofleidingen.

De ventilatie en de tankstoppen waren weer twee andere problemen. Vooral deze laatste, die volledig vlak met de vleugelbepaling moesten zitten bezorgden me de nodige hoofdpijn. De lage zitpositie en het grote oppervlak van een deltavleugel zorgt ervoor dat het zicht naar de grond toe beperkt is. Om dit euvel te verhelpen bouwde ik in de voorste onderzijde van de romp enkele ramen. Om te kunnen sleutelen aan de voetensturen, het intrekmechanisme van het hoofdwiel en om andere werkzaamheden te kunnen uitvoeren moesten deze ramen uitneembaar gemaakt worden. Het pianoscharnier leek me hier de beste oplossing. Je trekt de pin eruit en het hele zaakje is los. Het veilige type (dat niet los kan raken) is alleen maar in Amerika op de markt. Als je nu ook nog weet dat het vervoer van zo'n pianoscharnier niet het goedkoopste is dan weet je ook dat Bartje zelf aan de slag ging om deze benodigdheid te vervaardigen.

En dan nog zo'n belangrijk onderdeel; de remmen. Het wiel is sinds lang uitgevonden en in vele varianten op de markt verkrijgbaar. Dat van een transportkar voldeed aan alle eisen en was, wat de prijs betreft (14 Euro voor een spiksplinternieuw wiel en band), een echte meevaller. Bovendien is het licht en sterk en heb ik het op de koop toe ook nog vlug gevonden.

Een schijfrem zou te duur en te zwaar zijn dus heb ik voor een andere oplossing gekozen. De voering plakte ik in de velg. Hierin bevindt zich een drukband die afsteunt op de draagarm en met een hevel aangedrukt wordt.

Een heel ander verhaal is de motor. Vanwege het gewicht en de kosten hebben ik voor een tweetact ARMELIUS Turbine gekozen, zeker gekend door ULM vliegers. Deze motor is standaard uitgerust met een door een riem aangedreven koelventilator. Dus... als het riempje breekt geen koeling meer en... motortje loopt vast. Kortom een onveilige situatie. Daarom koos ik voor een koeling door de vliegwind. Gezien de vorm van het vliegtuig was de beste oplossing de inlaat aan de onderkant te plaatsen om dan via een kanaal achter de motor naar de cilinders te gaan en dan bovenlangs weer uit de motorkap te komen, en dit in tegenstelling met de meeste vliegtuigen. Moest de uitlaat zicht langs onderen bevinden dan zou die in dit geval aan de onderzijde van de vleugel zitten en dus zorgen voor een overdruk en een belemmering van de luchtstroom. Zowel de in- als uitlaat werden door mij "creatief" ingebouwd. De motorkap zit vast aan de motor i.p.v. de romp waardoor deze strakker kan aansluiten.

Tal van andere uitdagingen, teveel om hier uit de doeken te doen, ben ik aangegaan en werden op (hopelijk) afdoende wijze opgelost.

Vooral het bedenken van deze oplossingen kostte me heel wat energie en tijd maar dat heb ik alleen maar aan mezelf te danken want niemand anders dan ik heb gekozen voor dit speciale concept.

DE VOLTOOIING

16 december 2003, daags voor de 100ste verjaardag van de eerste gemotoriseerde vlucht vond de "Roll-out" van mijn delta plaats. Heel bewust wilde ik van deze dag iets heel speciaals maken. Helaas was onze "28-06" iets te kort om mijn creatie een klein huppeltje te laten maken. Zonde. Wat ik die dag wel leerde is dat de besturing van het hoofdwiel veel te wensen overliet. Dus er is nog werk aan de winkel.

EN TOCH NOG DROMEN

In afwachting van de levering van een betere propeller is de grootste bekommernis het doorkomen van de tweede en laatste keuring van het toestel en dan... Dan ga ik ermee naar Frankrijk om van mijn droom werkelijkheid te maken. Ik beloof voorzichtig te zijn en wees gerust in één van de volgende nummers hoop ik julie in geuren en kleuren, met of zonder foto's, te kunnen vertellen over mijn ervaringen van de eerste vlucht.

Bart

Situational Awareness ...

Ons clublid, Jan Van Den Berg, is in het dagelijkse leven vlieginstruitor bij de Nationale Luchtvaart School (NLS) in Beek. Bij ons geeft hij de vakken Meteorologie en Reglementering. Hij heeft in zijn dertigjarige carrière in de luchtvaart veel gezien en daar ook verhalen over geschreven. Een aantal van die verhalen mogen we in onze Fly-over afdrucken. Dit is het eerste verhaal ...



Het zal nu meer dan twintig jaar geleden zijn. Erg vroeg op een mooie zondagmorgen waren we belast met verkeerssurveillance met een C182. Mijn collega had vermoedelijk een zware zaterdagavond gehad en de ochtendzon en de afwezigheid van auto's maakte hem bij Utrecht al wat doezelig. De weg naar het zuiden volgend besloot ik bij Maarheze om hem een poets te bakken. Na het dorp stootte ik hem aan en gaf hem de vliegkaart en zei "joh, ik ben verdwaald".

Met een ruk zat hij overeind en keek buiten, precies op het moment dat we bij het legerkamp Budel waren. Hij zag onmiddellijk daar het Duitse vliegtuig staan op zijn sokkel. Met grote ogen riep hij: "Je zit in Duitsland!". Het duurde zeker 5 minuten voor hij zijn mentale plaatje weer voldoende had opgebouwd.

Het mentale plaatje, bekend als "Mental Picture", is het plaatje in je hoofd van de omgeving buiten waarin je rondvliegt. Dit plaatje wordt opgebouwd met de gegevens van wat je buiten ziet aan wegen, dorpen, bruggen etc. of met de gegevens die je ziet op de navigatie instrumenten. Het probleem is dat het plaatje in de rechter hersenhelft zit en dat het opbouwen gebeurt met behulp van de linker hersenhelft. Via de Corpus

Colossus moet de informatie van links naar rechts en dat duurt even. Dit geeft even onzekerheid en soms angst, van, help, waar zit ik?

Als je beweegt in een auto of met een vliegtuig dan verandert de omgeving, maar je mentale plaatje verandert niet automatisch mee, zodat, wanneer je niet constant je mental picture update, je gaat achterlopen. Dit updaten van het plaatje vindt vertraagd plaats als je activiteiten doet met voornamelijk je linker hersenhelft zoals: vliegplan invullen, rate of descent berekenen, fuel status controleren, interceptie van een radiaal uitdenken e.d.

Dan kan je al verder zijn dan je denkt, of ergens anders. Om het plaatje weer goed te krijgen kan je jezelf helpen door regelmatig hardop af te vragen "waar zit ik en waar ga ik naar toe?". Bij het opbouwen van het plaatje wel opletten dat je ALLE beschikbare informatie gebruikt en niet instinctief informatie negeert die niet past in het plaatje. Want het idee waar je zit is ook nog eens een heel sterk idee, waardoor je de neiging hebt belangrijke informatie die als hulp kan dienen niet te gebruiken in je plaatje. Ik hoop dat UW mental picture niet meer achterloopt...

Jan Van De Berg



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



PILOT SHOP

a pilots' dream ...

Jeppesen DataPlan
Air Surface Vx Prog (Sfc-FL240)
OPENINGSUREN van de SHOP
dinsdag t/m vrijdag van 14:00 tot 18:00 uur
zaterdag van 12:00 tot 16:00 uur
zondag en maandag gesloten

GPS

Kaarten

Headsets

(Studie-)boeken

Airplane models

Pilot-accessoires

Flight simulation

PDA Aviation solutions

Receivers - Transceivers

Voor meer informatie:
Ron Lambriex
Clublid Sanicole

Luchthavenlei 1 • Bus 72 – B-2100 Deurne Airport
Tel.: 03/285.66.56 • Fax: 03/285.66.57

Email: ttpilotshop@skynet.be
Web: www.ttpilotshop.com