

LIGABLAD

Vlaamse Cluster van Luchtporten v.z.w. / Liga van Vlaamse zweefvliegclubs v.z.w.



*34ste jaargang
januari • februari • maart 2014
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer

137

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
de L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
tel.: 03/455 20 09 - fax: 03/454 10 67
e-mail: vcl@online.be



34^{ste} jaargang • nummer 137
januari - februari - maart 2014

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmenaer
Tamboerkensstraat 42, 9290 Berlare
tel: 052/42 49 78
GSM: 0474/86 71 97

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

D'Hondt Luc (KAC)
Pauwels Patrick (LVZC)
Ruts Pieter (KAC)
Vanderveken Stéphane (KFC)
Vandikkelen Hanne (DAC)
Van Gestel Dries (KAC)

Abonnementen:

Voor leden inclusief jaarbijdrage, niet-leden
nemen contact op met het secretariaat.

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 Boechout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: info@lvzc.be
internet homepage:
http://www.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
068-2033341-54 ten name van v.z.w.
Liga van Vlaamse Zwaefvliegclubs

Druk en opmaak:

Sintjoris BVBA

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 25 juni 2014 op het redactieadres.

Cover: Op een dag solliciteer ik bij Top Gun - foto: Dries Van Gestel (KAC)

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Fit to fly	2
Waarom geen zweefvliegwedstrijd in Frankrijk?	6
Zweefvliegtuignieuws	7
Een stichtend verhaal over een geval van overmoed	9
Het hoekje van de boekenvreter	11
Symposium 2014	12
Een veilige aanhanger (deel 1)	16

Woordje van de redactie

Welkom in het nieuwe zweefvliegseizoen!

Ook de eerste bescheiden binnenlandse overlandvluchten zijn intussen te bekijken op onze COL. Hopelijk mogen er nog vele volgen en zien we ook dit jaar terug enkele nieuwe namen opduiken. Gaan we voor een topjaar?

Het zachte en relatief droge voorjaar zorgt ervoor dat onze terreinen reeds vroeg in het seizoen vrij droog liggen en er dus 's avonds geen modder moet opgekuist worden.

De komende maanden zijn ook deze waarbij de meteo nauwlettend dient gevolgd te worden. Mooie en thermisch krachtige vliegdagen kunnen zich plots aankondigen. Niettegenstaande de nog vrij korte dagen is de luchtkwaliteit deze periode vaak heel goed en maken krachtige bellen mooie vluchten mogelijk. Op die dagen tijdig klaar staan is de boodschap.

Vooraf met de start van het seizoen wordt er ook wat extra alertheid en voorzichtigheid gevraagd. Doe pre-flight checks zorgvuldig en volg 'het boekje' niet alleen tijdens de jaarlijkse checkvlucht. Iedereen doet het ongetwijfeld wel eens fout. Zaak is het niet te ontkennen of te negeren maar er rijker door te worden.

Een veilige vlucht en een behouden landing kan door kleine dingen beïnvloed worden.

*Soar high, soar fast but fly safe,
Geert*

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Op 19 maart II. vond de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag over 2013 en de begroting voor 2014 werden goedgekeurd. Het werkingsverslag 2013 kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris. De eventuele herschikkingen binnen de raad van bestuur zullen in het volgende Ligablad worden meegedeeld.

Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de lopende besprekingen tussen de KBAC en het DGLV in verband met de vliegvergunningen en de opleidingsorganisatie, de status van onze luchtwaardigheidsorganisatie, de aankomende wedstrijden en de rapportering over de EGU- en IGC- meetings. Op 15 maart volgde nog een bijzondere vergadering over de toekomstige opleidingsstructuur (Approved Training Organisation).

VCL

In december werd het twaalfde werkingsjaar afgesloten. Op 17 maart vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag werden goedgekeurd alsook het voorstel van begroting voor 2014. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2013 moet voor 1 april a.s. bij het BLOSO worden ingediend. De aanvraag voor de subsidiëring van de werking in 2014 werd door het Bloso gunstig beoordeeld, en het eerste voorschot werd reeds ontvangen. Vanuit de Vlaamse Sportfederatie werden we op de hoogte gebracht dat in 2015 een volledige herziening zal volgen van het decreet voor de erkenning en subsidiëring van de sportfederaties. Afwachten wat de gevolgen voor onze organisatie zullen zijn.

EU-Vliegvergunningen & opleiding (EU-FCL/ATO)

Alle houders van een KBAC-zweefvliegvergunning moeten deze omzetten naar een EU-FCL-vergunning, hetzij een SPL (Sailplane Pilot Licence) of een LAPL(S) (Light Aircraft Pilot Licence -Sailplane). De aanvraag hiertoe moet uiterlijk op 7 januari 2015 worden ingediend bij het DGLV. De KBAC overlegt met het DGLV om deze omschikking zo vlot als mogelijk te laten verlopen. Het basisprincipe is dat elke vergun-

ninghouder de bevoegdheden behoudt die hij bezit op het ogenblik van de transfer.

Een uitgebreide informatieronde volgt van zodra alle procedures vastliggen. (Waar-schijnlijk vanaf september e.k.)

Zoals reeds gemeld, zullen alle opleidingen vanaf 2015 in een andere organisatievorm verlopen, nl. via een "Approved Training Organisation". De LVZC heeft gekozen voor een centrale structuur met een afdeling in elke club, vergelijkbaar met onze CAMO+-structuur. Een klein maar gedreven team bereidt thans alle documenten voor. Overeenkomstig de beslissing van de ledenvergadering van november, zal de erkenningaanvraag pas worden ingediend, van zodra er duidelijkheid komt over de financiële impact. Op 15 maart had een uitgebreid overleg plaats met alle clubs.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Behoudens enkele types (de zgn. Annex II-toestellen) die onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid'

(CoA – Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor 130 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAMO+. Wij herhalen dat de CAMO+ toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. (De CAMO+ beschikt thans over een correspondentieadres in Duitsland). Tijdens de voorbije maanden hebben zes kandidaten hun eindproef afgelegd en hebben zij de bevoegdheid van Airworthiness Review Staff bekomen. Proficiat!

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

1 februari:

Jaarlijkse instructeursconferentie

16 februari:

Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs ter voorbereiding van het theoretisch examen

22 maart:

Theoretisch examen bevoegdheid instructeur

Bij de evaluatie van de 'incident/accident

meldingen' van 2013, werd vastgesteld dat er vaak kleine incidenten plaatshebben op de grond, die zelfs niet direct met de vliegactiviteiten te maken hebben. Vandaar dat "VOORKOMEN VAN GRONDINCIDENTEN" als veiligheidsthema voor 2014 werd gekozen.

Homologatie van F.A.I.-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, hiermee rekening te houden a.u.b.? Oude dossiers worden geweigerd!

In 2014 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 1 juni en 10 november.

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Elementaire Vliegopleiding 5,00 € (6,50)*
- Vliegboekje 2,50 € (4,00)*
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)*
- Zonnehoedje 3,25 € (4,50)*

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

- vlaggen en spandoeken
- folders en posters (gratis!)
- vlieghoedjes (3,25 €)

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?

Kan je van koffie positief testen?

Mag een sporter neusdruppels gebruiken?

Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN: 02/553 35 20 of kijk op www.dopinglijn.be

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag.

Wie sport, moet weten waar de lijn ligt!

FIT TO FLY

Of ze nu graag spruitjes eten of niet. Of ze graag cola drinken of niet. Eén ding hebben zweefvliegtuigpiloten gemeen. Ze zijn gebeten door de vliegmicrobe. Er zijn er die proberen maximale prestaties te behalen en er zijn er die blij zijn als ze een half uurtje vliegen. Alle piloten hebben een theoriecursus moeten volgen waarin voeding aan bod kwam. De wetenschap evolueert echter heel snel. Daarom vond ik het – in kader van mijn opleiding – interessant om enkele oudere en nieuwe opvatting met betrekking tot het voedingsadvies voor de zweefpilot te bestuderen. Ik schreef een afstudeerwerk met als onderwerp voedingsadvies voor betere zweefvliegprestaties. In volgende 5 puntjes is een samenvatting terug te vinden.

Als start van het onderzoek werd een enquête opgesteld. Deze bevraging had als bedoeling een duidelijk beeld te krijgen van de voedings- en leefgewoontes van zweefvliegers. De enquête werd in totaal 196 keren volledig ingevuld, door Belgen en Nederlanders.

Enkele korte facts van enquête geven een beeld van de ondervraagden: Slechts 5 % van is vrouw. 41 % van de ondervraagden is zwaarlijvig. Om een overzicht te geven van de ervaring van de piloten werd de jaren dat ze een vergunning hebben weergegeven in de tabel met ervaring. Andere resultaten worden verderop besproken.

1. Voeding

Voeding is noodzakelijk voor de mens voor het leveren van energie en essentiële voedingsstoffen aan het lichaam. Met de opgenomen energie en voedingsstoffen worden de lichaamsfuncties in stand gehouden. De behoefte aan energie is individueel erg verschillend. Sportprestaties kunnen verbeteren met een aangepaste voeding. Dit is echter enkel geldig voor sporters die, tijdens hun sport, fysiek actief zijn. Als zweefpilot voedingsadvies volgen van een fysieke sporter, om op die manier de prestaties te verbeteren, is complete nonsens. Zweefvliegen vergt immers geen fysieke activiteit maar wel heel wat mentale activiteit.

ERVARING	
Vergunning in jaren	Procent
Minder dan 5 jaar	16 %
5 tot 10 jaar	24 %
11 tot 20 jaar	23 %
21 tot 30 jaar	14 %
Meer dan 30 jaar	23 %

De mentale prestaties worden op verschillende manieren beïnvloed (zie figuur 1). Voeding speelt hierin een grote rol. Zowel de voeding die tijdens de vlucht wordt opgenomen als het normale voedingspatroon van de piloot. Een goede voedingstoestand over een lange termijn zal de prestaties van de piloot alleen maar ten goede komen. Dit kan men bereiken dankzij een gevarieerde en gezonde voeding, voorgeschreven door de actieve voedingsdriehoek (zie figuur 2).

Tijdens de vlucht moet de piloot eten en drinken. De opname van energie en vocht zal de mentale prestaties immers bevorderen. Het meest verstandige is om tijdens de vlucht zo veel mogelijk naar gewoonte te eten. De mentale prestaties zullen optimaal zijn wanneer de samenstelling van de voeding zo dicht mogelijk ligt bij de gewoonte. Ook de frequentie en de hoeveelheid van het opgenomen voedsel hebben hun invloed.

ONTBIJT

Op de dag dat men een zweefvlucht wil uitvoeren, zou er een stevig ontbijt genomen moeten worden. Na de nacht heeft het lichaam immers energie nodig om de dag te starten. Het is bewezen dat het ontbijt de cognitieve prestaties positief zal beïnvloeden. Het ontbijt zal de energievoorraden aanvullen en voldoende energie leveren voor de voormiddag.

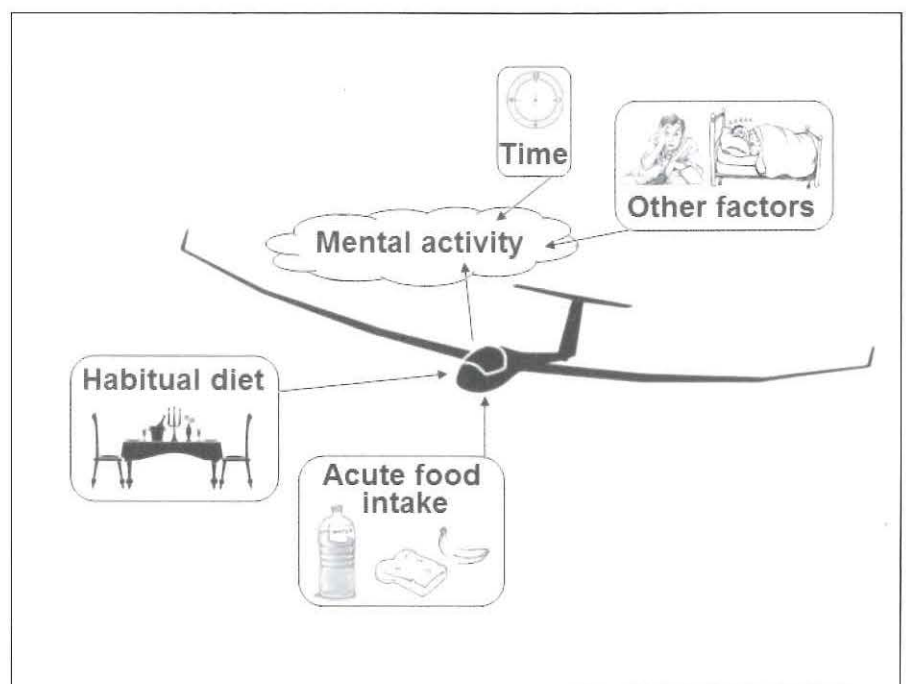
MIDDAGMAAL TIJDENS DE ZWEEFVLUCHT

De middagmaaltijd bestaat best uit ge-

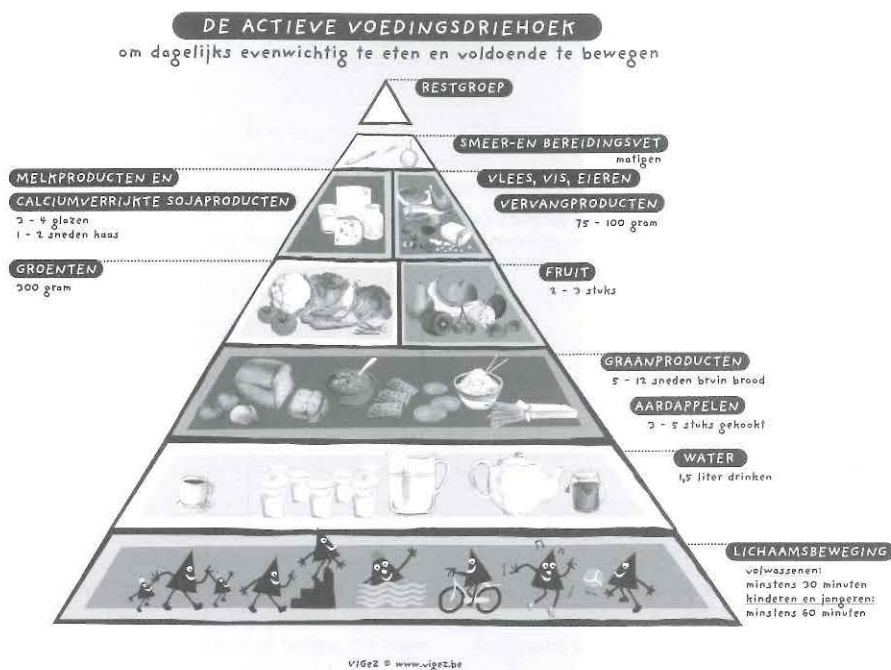
kende, gebruikelijke voeding. Brood met beleg is ideaal. Koeken kunnen soms een eenvoudiger alternatief vormen. Er kan gekozen worden om de middagmaaltijd te spreiden over enkele uren. Indien er eten wordt meegenomen in het vliegtuig, dient er voldoende aandacht besteed te worden aan de voedselveiligheid. Heel wat voedingsmiddelen zijn immers snel onderhevig aan microbiële bederf. Om problemen te vermijden, gebruikt men beter geen vlees, vleeswaren, vis of salades (kip curry, américain, zalmsla, ...) op de boterham. De lunch moet ook zo verpakt en bewaard worden dat ze voldoende koel blijft. Dus uit de zon en in een koelzakje. Na de vlucht dient een eventuele overschot weggesmeten te worden.

AVONDMAAL

Net zoals bij de andere maaltijden zal het avondmaal het lichaam voorzien van energie. Ter voorbereiding van een eenmalige vlucht, kan men er best voor zorgen dat het avondmaal volwaardig is. Het moet voldoende energie en voedingsstoffen bevatten. Op die manier kan men de volgende dag goed starten. Avondmaaltijden op wedstrijden, die meerdere dagen duren, zouden de piloot een goede recuperatie moeten bieden. De piloot moet immers dagen na elkaar topfit zijn. Indien de piloot soms hinder ondervindt van zijn avondmaal op zijn slaapkwaliteit, is het aanbevolen de avondmaaltijd niet te vetrijk te kiezen en niet te laat te consumeren.



Figuur 1: Factoren die de mentale prestaties beïnvloeden



Figuur 2: De actieve voedingsdriehoek. www.vigez.be

2. Vochthuishouding

De vochthuishouding is een goed geregeld systeem in het lichaam. Dit mechanisme is echter begrensd. Daarom wordt er aangeraden regelmatig voldoende te drinken. Men dient niet te wachten op een dorstgevoel. Het dorstgevoel wordt immers gestimuleerd door verschillende factoren en werkt daardoor een beetje trager.

Vocht kan het lichaam op verschillende manieren verlaten. Zo verliest men vocht via de ademhaling, door verdamping, via de feces, door zweten en plassen. Deze laatste twee verliezen zijn wellicht de meest gekende aangezien ze zichtbaar zijn. Toch zijn alle verliezen niet te onderschatten. Het lichaam is bijvoorbeeld in staat verschillende liters vocht, via zweet, te verliezen op 1 uur tijd. Dit is uiteraard meestal het geval bij zware fysieke inspanningen, wanneer men zich in een warme omgeving bevindt of wanneer men veel stress ervaart. Op zich is het geen probleem dat het lichaam vocht verliest, indien dit voldoende

VOEDING		
Tijdstip	Resultaat enquête	Aanbeveling
AVONDMAALTIJD	13 % van de ondervraagden zullen hun maaltijd de dag voor de vlucht aanpassen. Ze zullen minder zwaar en minder vettig eten. Pizza en frieten kunnen occasioneel wel eens maar worden doorgaans best gemeden.	Indien de lunch werd overgeslagen is het belang van de avondmaaltijd nog groter. Een gezonde maaltijd geeft de beste mogelijkheden voor een goede recuperatie na een vermoeiende vlucht. <i>Naast vlees of vis en aardappelen of een alternatief, zijn groenten een zeer belangrijk onderdeel van deze maaltijd. Gebruik de avondmaaltijd niet te laat, zo komt de nachtrust niet in het gedrang. Op wedstrijden zorgt een goede grondploeg van de piloot voor een avondmaaltijd die tijdig kan geconsumeerd worden.</i>
Dag van de vlucht ONTBIJT	18 % van de piloten past zijn ontbijt aan op de dag van de vlucht. De aanpassingen kunnen liggen in het wél eten van een ontbijt, hetgeen ze normaal niet zouden doen. Of door een veel uitgebreider ontbijt te nuttigen.	De combinatie van voeding bij een goed ontbijt zorgt ervoor dat de opgenomen energie zowel snel als traag beschikbaar is. Dit levert een goede start van de voormiddag na de nachtrust. <i>Het ontbijt kan bestaan uit volkoren boterhammen met beleg, muesli, havermost of ontbijtgranen. Dit kan worden aangevuld met yoghurt, platte kaas of een ander melkproduct. Een stuk vers fruit is de ideale afsluiter van een gevarieerd ontbijt.</i>
Dag van de vlucht TIJDENS DE VLUCHT	47 % van de piloten zal tijdens de vlucht zijn middagmaal consumeren. Hiervan past 70 % zijn maaltijd aan tegenover dagen dat ze niet vliegen. Tijdens de vlucht eet men vaak boterhammen met beleg eet. Het beleg kan zowel hartig (kaas, vlees) als zoet zijn (chocopasta, confituur, stroop). Er worden regelmatig koeken gegeten tijdens de vlucht. Opmerkelijk is dat zowel granenrepen als energiebars zeer populair zijn. Bananen en appels zijn zeer populair maar ook rozijnen bijvoorbeeld.	De maaltijd tijdens de vlucht moet vooral gemakkelijk zijn. Het is belangrijk tijdens de vlucht te kiezen voor voeding die aansluit bij het normale voedingspatroon. Een boterham is ideaal. Koeken leveren snel energie en zijn ook gemakkelijk te eten tijdens de vlucht. Een stuk fruit kan ook perfect. Er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de voedselveiligheid. Als de vlucht lang duurt kan er tussendoor best een snack gegeten worden. Het is immers niet de bedoeling honger te krijgen. Hongergevoel zal de aandacht altijd een beetje afleiden. <i>Kies idealiter, tijdens de lunch, voor volkoren boterhammen met beleg. Eenvoudig beleg zoals confituur, choco, stroop en honing zijn gemakkelijk. Anders kan men kiezen voor droge koeken zonder toegevoegde suikerstukjes of chocolade zoals een eenvoudige kinderkoek of rijstwafel. Ook koeken met een iets betere voedingswaarde zoals granen- of mueslirepen of volkoren peperkoek zijn een alternatief. Neem beter iets te veel dan te weinig voeding mee.</i>

HYDRATATIE				
Graad van dehydratatie	Percentage vochtverlies	Vochtverlies voor een persoon van 80 kg in liter	Symptomen	Kleur van de urine
Milde dehydratatie	1-2%	0,8 – 1,6	Sterke dorst, verlies van eetlust, oncomfortabel gevoel, concentratieverlies, ...	Helder tot licht geel
Matige dehydratatie	3-5%	2,4 – 4,0	Droge mond, vermoeidheid, hoofdpijn, misselijkheid, prestaties dalen ...	Donkerder geel, gelijk aan de kleur van appelsap
Ernstige dehydratatie	6-8%	4,8 – 6,4	Verhoogde temperatuur, moeilijk ademen, duizeligheid, verwardheid, ...	Zeer donker geel, gelijkwaardig aan de kleur van cola.
Levens-bedreigende dehydratatie	Vanaf 9 %	7,2	Delirium, verlaagde bloeddruk, spierspasmen, nierfalen, ...	

wordt aangevuld. Indien het lichaam een tekort aan water heeft, spreekt met van dehydratatie. Dehydratatie is nefast voor de mentale prestaties en de gevolgen kunnen dus desastreus zijn voor de piloot. Er zijn voedingsmiddelen die dehydratatie mee in de hand kunnen werken. Alcohol is hiervan een goed voorbeeld. Van cafeïne werd dit eveneens heel lang gedacht, maar dat is nu achterhaald.

Om dehydratatie te vermijden is het noodzakelijk de vochtthuishouding goed te controleren.

Een volwassen persoon zou 1,5 liter moeten drinken op een doordeweekse dag. Deze hoeveelheid vult het normale vochtverlies aan. Men kan verwachten dat er voor en tijdens de vlucht meer dan het normale vochtverlies zal optreden. Door de vliegers te monitoren of ze uit de hangaar te halen en naar de piste te brengen. Daarom is het belangrijk voor en tijdens de vlucht voldoende en op regelmatige basis te drinken. Een goede persoonlijke controle is hierin belangrijk. Vochttekorten moeten ten allen tijde worden vermeden. Na de vlucht moeten eventuele tekorten volledig weggewerkt worden. Het herstellen van de vochtbalans kan 24 tot 48 uur duren.

De vochtbalans kan op twee manieren gecontroleerd worden. Een eerste manier is een zeer snelle en directe wijze. Men bekijkt hiervoor enkel de kleur van de urine (zie tabel Hydratatie). Bij voldoende hydratatie is de urine helder tot licht geel gekleurd. Men hier altijd naar moeten streven. Indien de piloot gebruik maakt van zakjes om in te plassen, kan deze visuele controle zonder al te veel moeite gebeuren. Tijdens de vlucht kan er dus al worden ingespeeld op deze controle.

De tweede manier is eveneens eenvoudig maar wel minder snel. Toch kan deze wijze op zweefvliegstages of wedstrijden een duidelijk beeld vormen van het hydra-

tatieniveau na een vliegdag. Er kan dan gezorgd worden dat het vochtverlies 's avonds wordt weggewerkt en dat men zich de dag nadien beter hydrateert. Voor deze controle moet men zich wegen voor en na de vlucht. Het verschil in lichaamsgewicht tussen beide geeft een weerspiegeling van het eventuele vochtverlies.

3. Dranken

Om zich voldoende te hydrateren moet er een goede drankkeuze gemaakt worden. Smaakmoeheid moet vermeden worden en de temperatuur van de drank moet optimaal zijn. Men zal meer drinken indien de temperatuur van de drank ongeveer 15°C zal bedragen.

WATER

Water is algemeen de meest ideale drank en wordt veel gedronken. Ook tijdens de vlucht is het aangewezen water te drinken. Tijdens lange vluchten of op warme dagen kan water de behoefte niet altijd dekken. Verstandig is dan om de waterconsumptie aan te vullen met een sportdrank. Deze drank bevat glucose en natrium. Glucose levert energie en natrium zorgt ervoor dat het dorstgevoel toeneemt.

Heel wat piloten gebruiken een zogenaamde Camelbak om zich van water te voorzien. Er is, bij het gebruik van deze zakken, enige voorzichtigheid geboden. Men kan het gedronken volume minder goed nagaan. Ook moet de zak voor elke vlucht met verse drank gevuld zijn. Na de vlucht dient men de zak, om microbiële besmetting te voorkomen, telkens opnieuw goed te reinigen.

FRISDRANKEN EN VRUCHTENSAPPEN

Frisdranken en vruchtensappen worden niet gezien als ideale vochtaanvoer voor het lichaam. Ze bevatten te veel suiker om het lichaam optimaal te hydrateren. Toch

worden ze soms gezien als een welgekomen afwisseling tegenover water. Indien men dit wenst kan men zijn eigen ideale sportdrank op basis van frisdranken en vruchtensappen samenstellen. Meng hiervoor 400 ml sap en 1 gram zout en vul aan met water tot een volume van 1 liter.

SPORTDRANKEN

Sportdranken kennen steeds meer succes. Er bestaan verschillende soorten met allemaal specifieke eigenschappen. De sportdranken die door de piloot gebruikt kunnen worden zijn rehydratiedranken. Deze worden ook isotone sportdranken genoemd. De andere sportdranken zijn minder ideaal. Rehydratiedranken of isotone dranken hebben een suikergehalte van 6 tot 8 %. Ze bevatten gemiddeld zo'n 1100 mg natrium per liter. Deze dranken hebben als doel een verloren hoeveelheid vocht aan te vullen. Het hoge natriumgehalte zal ook meer dorst veroorzaken, wat de rehydratie ten goede komt.

4. Cafeïne

Cafeïne wordt vaak gebruikt om de mentale prestaties zoals alertheid te verbeteren. Zweefvliegers werden echter altijd aangeraaden cafeïne te mijden. Het diuretisch effect zou immers sneller tot dehydratie kunnen leiden. Voor regelmatige (dagelijkse) cafeïnegebruikers kan de consumptie ervan zowel positieve als negatieve effecten met zich meebrengen. De negatieve effecten van cafeïne treden op als reactie op de onthouding (bijvoorbeeld gedurende de nacht). Het positieve effect van de consumptie van cafeïne is dan ook enkel toe te schrijven aan het verhinderen van deze ontweningsverschijnselen. De theorie van het vochtafdrijvend effect van cafeïne is door recente studies achterhaald. De verhoogde kans op uitdroging is hierbij dan ook tenietgedaan.

DRANK			
Tijdstip	Resultaat enquête	Resultaat enquête	Aanbeveling
Voor de vlucht	Drinkstop	33 % van de piloten drinkt voor de vlucht minder dan gemiddeld om het plassen te vermijden. Veertien procent hiervan drinkt zelfs helemaal niets meer.	Drink voor de vlucht alvast een halve liter water. Indien het erg warm is of wanneer er zwaarder werk verricht wordt, drinkt men beter al wat meer.
Tijdens de vlucht	Hoeveelheid drank	Tijdens de vlucht drinkt 2 % van de piloten helemaal niets meer. Een ruime 30 % zal, tijdens de vlucht, minder dan gemiddeld drinken om het plassen te vermijden.	<p>Tijdens de vlucht moet er geregeld gedronken worden. Wachten tot het dorstgevoel optreed is onverstandig. Er is dan immers al te veel vocht verloren.</p> <p>Drink in elke termiekbel één tot twee slokken. Kies hierbij voor water. Een isotone sportdrink kan als afwisseling gebruikt worden. Neem bijvoorbeeld 0,5 liter isotone sportdrink mee tijdens de vlucht.</p> <p>Gebruik eventueel een Camelbak om gemakkelijker te drinken.</p> <p>Doe zelfcontrole op de hydratatie-toestand. Isotone sportdranken zijn ideaal voor recuperatie bij dehydratie.</p>
	Gekozen dranken	Water is de meest gebruikte drank. Sportdranken komen op de tweede plaats. Verder wordt er gekozen voor fruitsappen, cola en andere frisdranken. Af en toe worden er energiedranken gedronken.	
Plassen	Een kleine 40 % van de piloten plast niet tijdens de vlucht. Slechts 20 % van de ondervraagden heeft geen moeite met het plassen in het zweefvliegtuig.		
Concentratie	45 % van de piloten heeft soms last van concentratieverlies tijdens de vlucht.		
Onwel	29 % van de ondervraagden heeft soms hoofdpijn of een ander onaangenaam gevoel de avond na een lange vlucht of de dag nadien.		

CAFEÏNE	
Resultaat enquête	Aanbeveling
Op dagen niet gerelateerd aan een zweefvlucht drinkt 26 % cola en 72 % drinkt koffie. Op dagen dat men zal zweven, wordt er 8 % minder koffie gedronken. Tijdens de vlucht wordt er slechts door 4 % van de piloten gekozen om cola te drinken. Enkelingen gebruiken koffie of energiedranken.	<p>Voedingsmiddelen die cafeïne bevatten zijn koffie, thee, cola en cacao. De consumptie van cafeïne voor of tijdens de vlucht is zeker mogelijk. Meer zelfs, indien men regelmatig cafeïne gebruikt is het verstandig om deze gewoonte ook op vliegdagen verder te zetten.</p> <p>Indien men niet-regelmatig cafeïne gebruikt, kan er een licht positief effect optreden op de mentale prestaties. Hierbij is het belangrijk dat cafeïne occasioneel wordt gebruikt, bijvoorbeeld tijdens een eenmalige lange vlucht.</p>

5. Alcohol

Alcohol is een stof die vaak geconsumeerd wordt in een sociale omgeving. Ook bij het zweefvliegen is dat niet anders. Reeds in kleine hoeveelheden zorgt alcohol al voor negatieve effecten. Zo zal het redenerend vermogen verminderen en de grove en fijne motoriek snel worden aangetast. Alcohol vergroot de vermoeidheid en de neiging tot in slaap vallen. Naast directe symptomen van alcohol is er ook het effect van de dag nadien wanneer er een kater optreedt. De symptomen van een kater worden veroorzaakt door dehydratatie, hormonale wijzigingen en de toxische effecten van alcohol. De kans op een kater vergroot onder meer bij de afwezigheid van voedselinname, verminderde kwaliteit en hoeveelheid slaap en dehydratatie. De gevaren van een kater, minimaal of expliciet aanwezig, mogen niet onderschat worden. De cognitieve vaardigheden zijn dan sterk afgenomen waardoor onnauwkeurigheden en fouten sneller tot stand komen. Alcohol beïnvloedt het normale slaappatroon negatief. De slaapduur wordt verkort en de -tevredenheid wordt

vermindert. Het effect van vermoeidheid op prestaties van een piloot is gelijkaardig aan het effect van alcoholconsumptie. Het is daarom noodzakelijk dat een piloot voldoende uitgerust aan zijn zweefvlucht begint.

Alcohol is een vochtafdrijvend middel. Indien alcohol gedronken wordt, zal men meer vocht verliezen via de urine in verhouding tot de opname. Alcoholconsumptie vormt een bedreiging voor de vochtbalans.

6. Conclusie

Door zweefvliegers te ondervragen over hun voedingsgewoontes voor en tijdens het beleven van hun sport, zijn gebruiken en knelpunten in kaart gebracht. Er is een duidelijk gebrek aan correct en concreet voedingsadvies. Toch speelt voeding een belangrijke rol in de prestaties. Een piloot moet eten tijdens zijn vlucht. Verdere essentiële elementen in dit verband zijn een regelmatig eetpatroon en het consumeren van goede voeding.

Dehydratatie kan de zweefvliegprestaties danig verzwakken. Zowel de dehydratatie zelf, als het verlies aan concentratie zullen nooit tijdig opgemerkt worden. Daarom is het uiterst belangrijk de vochtbalans in evenwicht te houden. Water en isotone sportdranken zijn een ideale manier om het lichaam te hydrateren. Het gebruik van cafeïnehoudende dranken werd jarenlang afgeraden. Dit advies is onder de loep genomen en blijkt ongegrond. Alcoholgebruik moet daarentegen absoluut vermeden worden. Maar zweefvliegen moet uiteraard vooral fijn blijven! Veel eet-, drink- en zweefplezier!

Hanne Vandikkelen
(DAC)

ALCOHOL	
Resultaat enquête	Aanbeveling
Piloten geven aan regelmatig alcohol te gebruiken op momenten die gerelateerd zijn aan het zweefvliegen. Slechts 26 % zal alcohol mijden op de avond voor een vlucht.	Indien men in optimale conditie aan een vlucht wil starten is het aangewezen geen alcohol te consumeren de dag voor een vlucht. Indien er wel alcohol geconsumeerd wordt zullen de cognitieve prestaties zullen 's anderendaags omgekeerd evenredig zijn tot de consumptie. Tevens zorgt alcohol voor een minder kwaliteitsvolle nachtrust. Vermoeid vliegen is gevaarlijk. Alcohol lest de dorst niet maar zal meer dorst doen ontstaan!

Waarom geen zweefvliegwedstrijd in Frankrijk? —

Van 3 tot 10 mei 2014, zal de Association aéronautique du Val d'Essonne (AAVE) twee nationale kampioenschappen organiseren voor open klasse en zomertweezit toestellen.

Deze wedstrijden (50 zweefvliegtuigen) staan open voor Europese deelnemers...

Een unieke kans om lange afstandsvluchten te maken in optimale condities.

Het vliegveld van **Buno-Bonnevaux** is 100% voorbehouden voor zweefvliegactiviteit, in de Beauce vlakke, gekend om zijn goede stijgwinden in de zomer hebben de meteocondities al meerdere 1.000 km vluchten mogelijk gemaakt en tevens vele overlandvluchten naar de Mont Saint-Michel of de Puy-de-Dôme, enkele magische keerpunten.

6 tot 7 sleepers zullen ingezet worden tijdens de kampioenschappen. Hieronder de twee PA25 Pawnee's van de club.

De ervaring van de club in het organiseren van nationale kampioenschappen gaat van

de nationale 18-m competitie tot de nationale aerobatic championships in voorgaande jaren.

De vliegveld faciliteiten bestaan uit 2 kruispistes (800x100 and 650x80 m), een erg vrij luchtruim, 22 club toestellen (LS8 tot ASW28) inclusief 7 tweezitters (DG500, Janus, DuoDiscus), één motorzwever, één 3-axis ultralight, 15 instructeurs, een restaurant (open van april tot oktober) met bar, TV en WiFi. Een dagelijkse briefing in frans en engels, een campingzone in de nabijheid van de gras pistes (met toiletten, elektriciteit en WiFi toegang), vele Bed & Breakfast in de nabijheid.

Voor ontspanning en familieuitstappen zijn vele activiteiten in de nabijheid: op slechts 1 uur met de auto of trein naar de Eiffeltoren of het Louvre museum, dichtbij het Gatinais regionaal park, of het kasteel van Fontainebleau, de vintage aircraft collectie te La Ferté-Alais, paardrijden, artistiek geblazen glas fabriek, medisch en

aromatisch planten conservatorium, de kastelen van de Loirevallei, een dag in Disneyland Paris en veel meer.

Buno, waar anders ?

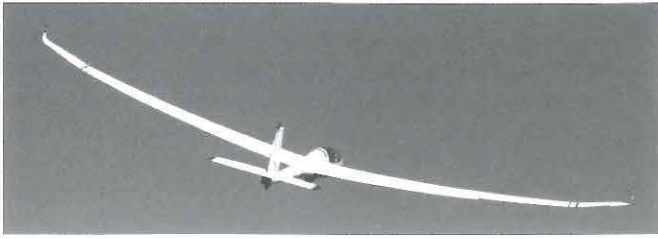
Meer info op www.aave-buno.net of bel naar 33 (0)1 64 99 49 41 voor meer info.

See you next summer !

F. Besse
c/o AAVE / Buno-Bonnevaux



Zweefvliegtuignieuws



Allstar PZL Glider

De tweezitter Perkoz heeft op 20 november 2013 uiteindelijk de EASA type-goedkeuring ontvangen, ten minste in de 17;50 m versie. De goedkeuring geldt voor de categorieën U (Utility – tot 585 kg) en A (Aerobatic – tot 565 kg). In deze laatste categorie is het toestel toegelaten tot +7G / -5G tot Vne. Het goedkeuringsdocument verbiedt uitdrukkelijk het aanbrengen van kleurmarkeringen op de bovenzijde van de vleugel en het stabilo. Waarom de opsteektippen, die de Perkoz op 20 m brengen, niet in de goedkeuring zijn opgenomen, is niet vermeld.

Verder heeft EASA voor de Puchacz een AD gepubliceerd over de inspectie en eventuele vervanging van de torsiebuis in de romp die de remkleppen aandrijft.

CAPA

Een hoes voor de aanhangwagen? Het kan! De firma CAPA (www.capa-shop.de) maakt waterdichte maar toch "ademende" en UV-bestendigedrielaagige beschermhoezen voor zweefvliegtuigaanhangwagens. De aanhangwagen kan ook met de hoes erover toch geopend worden.

DG Flugzeugbau



DG heeft een nieuw instrumentenbord inclusief afschermkap ontwikkeld voor de DG-606C Competition, om betere inbouw mogelijkheden te bieden voor nieuwe vluchtcomputers zoals de LX9000. Het nieuwe instrumentenbord wordt nu standaard geplaatst in de toestellen die nu van de band rollen, maar het kan ook ingebouwd worden op oudere exemplaren.

Grob

Nieuw voorstel van EASA AD voor de types G102 Club Astir III en IIIb, Standaard Astir III, G 103 Twin II en II Acro, Twin III, III Acro en III SL, betreffende de vervanging van plastic katrolletjes in het kabelsysteem van het richtingsroer door aluminium exemplaren.

Fiberglas Technik (Lindner) heeft daarover een Technische nota (TM-G05/SB-G05 en A/I-G05) gepubliceerd. Dit zal waarschijnlijk bij publicatiedatum tot een heuse AD geworden zijn.

Jonker

Bij Jonker werd onlangs het 50ste exemplaar van de JS1 afgeleverd. Het betreft een JS1-C 18/21 m versie met een straalturbine MDTJ-42 als thuisbrenger. Ondertussen vliegen wereldwijd al 20 van deze "turbo's". De straalmotor wordt gebouwd bij M+D Flugzeugbau, levert een stationair vermogen van 380 Newton bij 98 000 tr/min en verbruikt 1,3 l/min diesel of jet A-1. EASA heeft nog geen type-goedkeuring toegekend aan de JS-1, die dus voorlopig enkel met een Zuid-Afrikaanse toelating kan gevlogen worden.

Schleicher

Geen nieuwe toestellen, wel een paar mijlpalen bij Schleicher: de 250ste ASG-29 (sedert 2005), de 100ste ASH 31Mi (op 4 jaar tijd) en de ... vijfde ASH 30 Mi zijn van de band gerold. Reden voor een familiefoto!



Stemme

De Stemme S10 is als eerste zweefvliegtuig boven de Mount Everest gevlogen. Binnen het kader van het Mountain Wave Project slaagde Klaus Ohlmann er in om op 31 januari in 90 minuten te klimmen tot over de hoogste bergtop ter wereld, ondanks (of dank zij) winden van om en bij de 100 km/h. Bedoeling van het Mountain wave Project was het vastleggen van beelden voor het opmaken van een precies 3-D model van deze bergstreek en haar sneeuwbedekking, om weermannen toe te laten betere voorspellingen van overstromingen en lawines op te stellen.



*Stéphane Vander Veken
(De foto's zijn bedrijfsfoto's)*



BUNO-BONNEVAUX
DU 3 AU 10 MAI 2014

CATÉGORIE BIPLACE 20M
CATÉGORIE LIBRE

01 64 99 49 41
www.aave-buno.net



île de France

navIter



ANTHONY CESPIN

Een stichtend verhaal over een geval van overmoed...

Het gebeurt wel eens op elk vliegveld in elk vliegseizoen: De havencommandant legt in overleg met de instructeur(s) de zweefvliegactiviteit geheel of gedeeltelijk stil omwille van diverse redenen: Teveel wind... teveel crosswind... zware turbulentie... slecht zicht... een dreigend onweer... of een combinatie van die factoren.

Soms worden de Ka8'jes op stal gezet en mogen de nieuwbakken solisten alleen in dubbel vliegen.

Dat wordt niet altijd in dank afgenomen en stuit bij sommige ego's op onbegrip. Daarom dit waar gebeurd verhaal...



Deurne, juni 1966, nu bijna achtenveertig jaar geleden. Ik had die dag al enkele doopvluchten gedaan toen men mij vroeg om dringend iemand in Wevelgem op te halen. Geen probleem: Voor een gratis vluchtje, en dan nog naar een ander vliegveld, stond ik altijd klaar! "Veurniet steendood" zegen ze in Turnhout!

't Was zowat vier uur in de namiddag, en bijna windstil:

"Antwerp tower, Oscar Oscar Victor Tango Bravo, request taxiclearance for a VFR-flight to Wevelgem."

"Oscar Tango Bravo, Antwerp tower, cleared to taxi out to runway one two, the wind is ... degrees, ... knots. For your information, there is a thunderstorm coming up from the west..."

"Roger, Tango Bravo, cleared to taxi out runway one two, wind ... degrees, ... knots."

En enkele minuten later:

"Antwerp tower, Tango Bravo. Ready for take off!"... "Tango Bravo, cleared for take off and right turn out!"... "Roger Tango Bravo!"

En weg was ik! Die "thunderstorm", dat zou wel meevallen! Ik was tenslotte al een grote jongen met 110 uren in mijn vliegboek...

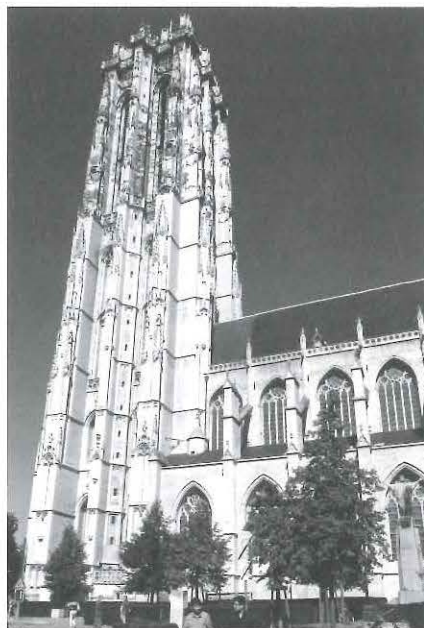
Het zag er inderdaad nogal donker uit in het westen maar uiterekend in de richting Gent zag ik een mooie opening en vloog er doorheen maar na enkele minuten trok al-

les dicht en kwam ik zowaar in een cumulonimbus terecht. Het bliksemde van alle kanten en soms waren ze heel dichtbij en veroorzaakten oorverdovend gekraak in de radio. Ik vloog in de richting van de minste bliksems en hoopte maar dat de natuurkundige Faraday gelijk had met zijn fameuze "kooi". De wolkenbasis daalde tot minder dan honderd meter en ik moest noodgedwongen de wolken in. De Cessna was uitgerust met een minimum aan blindvliegapparatuur en ik dankte Onze Lieve Heer dat ik toch enkele lessen instrumentvliegen genomen had. De felle turbulentie liet mij alle hoeken van de cockpit zien en ik had helemaal geen benul meer van mijn positie.

Na een tijd zag ik de grond door een gat in de wolken en liet mij zakken tot onder de wolkenbasis.

En toen wist ik het: Links boven mij, op nog geen honderd meter, zag ik de Sint-Romboutstoren van Mechelen met een wapperende Belgische vlag in top! Ik gaf vol gas, terug de wolken in en zette koers naar het noorden. Ik kreeg terug grondzicht en ook radiocontact met Antwerp tower en hoorde nog net hoe een Sikorskyhelikopter van Sabena "in distress" in Deurne binnenkwam...

Enkele minuten later landde ik in de giende regen op runway three zero na een vlucht van veertig minuten. Op de tarmac zag ik de helikopterpassagiers "onder moederse paraplu's" naar de veilige hangar rennen en bleef zelf nog een tijd zitten tot de bui over was!



's Anderendaags vroeg onze mecaniciens wat ik had voorgehad want van de dubbele magneto-ontsteking werkte er maar één circuit meer. In de andere was de bliksem ingeslagen...

Zolang ik vloog heb ik met niemand over die nare ervaring gepraat. De enige commentaar die ik kwijt wou was: "t Zag er niet goed uit en ik ben maar teruggekeerd!"

Deze vlucht zette mij meteen met mijn twee vliegeroetjes op de grond. Ik heb er een groot respect voor de natuurgoden aan overgehouden en telkens ik in de buurt van Mechelen passeer zie ik die toren... die ik op een haar na gemist heb.

Luc Dhondt



uitnodiging
Gilzer Eendaagse Zweefvliegwedstrijd (G1D)

17 mei 2014



Voor het eerst georganiseerd in 1960 (gewonnen door Frits Seijfert) zal op 17 mei voor het eerst in een decennium de gezelligste wedstrijd van de lage landen weer gevlogen gaan worden. Naast mooie prestaties willen we ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen kunnen zien en voelen wat wedstrijdvliegen allemaal inhoud.

We streven ernaar dat van alle clubs in Nederland en België minimaal een vertegenwoordiger gaat mee doen aan de Gilzer – 1 – Dags wedstrijd! Wie vaardigt jullie club af?

Voor de Nederlandse Nationale vliegers is dit de laatste wedstrijd voor het NK op Terlet. Maak dus van de gelegenheid gebruik nog een keer te trainen!

Inschrijven gaat via de website waar ook alle belangrijke informatie zal worden gedeeld! <http://G1D.illustrious.nl>

Men kan zich inschrijven vanaf 37,50- per vliegtuig. Dit is inclusief lierstarts, en "op rot kabel op zondag". Het maximum aantal inschrijvingen ligt op 35 toestellen.

Overnachten kan bij een aantal hotels of campings op steenworp afstand van vliegbasis Gilze-Rijen (<http://www.ontdegilzerijen.nl/Home/Overnachten/Campings.aspx>).

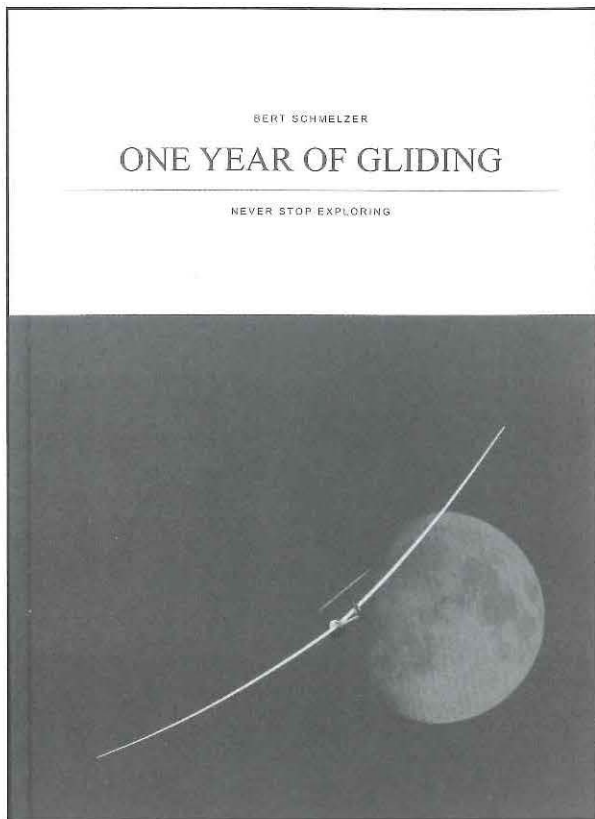
Hopend je voldoende te hebben geïnspireerd en geïnformeerd, zien wij je graag op 17 mei!

CU under the Cu,

De wedstrijdleiding
 Frank Schellenberg

Het hoekje van de boekenvreter

Er verschenen onlangs twee lijvige boeken waar het fotomateriaal het ontgensprekelijk haalt op de tekst, al is die laatste niet te ver-smaden.



BERT SCHMELZER geeft ons met *One Year of Gliding* (Zürich, 2013, geen ISBN, 288 blz, 21,5 x 30,5 cm, harde kaft, geglansd papier, talloze kleurfoto's) een brede kijk op de eigentijdse zweefvliegscène. Zoals de titel suggereert, volgen de hoofdstukken van het boek de jaarindeling, beginnende met de lente. In de meeste hoofdstukken is de tekst beperkt tot een commentaar bij de (overigens prachtige) foto's, maar er zijn ook enkele "beschrijvende" hoofdstukken die zeker het lezen waard zijn.

Zo is er "The day of the century", waarin Daniel Rossier zijn alpenvlucht van 1460 km op ASH31 vertelt. Of "Morocco", waarin Bert zelf vertelt over zijn Marokkaanse avonturen met broer Tiji, vader Bert Sr. en moeder Hilde. Op Ouarzazate International Airport konden ze de ASH 25 EB 28 en de ASW-22 BE van een Duitse vriend huren, wat hen prachtige vluchten opleverde met ongelofelijke stijgwinden en plafonds boven prachtige landschappen – de foto's hier hadden gerust wat groter mogen zijn, met die fantastische kleurschakeringen. In "Low and fast" spreekt Arndt Hovestadt over zijn kennismaking met het hellingvliegen langs de lage bergketen van het Weserbergland, rond Porta Westfalica.

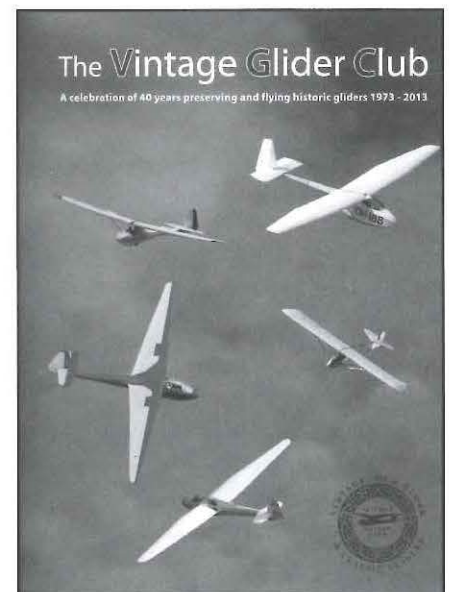
Hier toch een opmerking: Hovestadt heeft het over "universeel geldende" regels voor hellingvliegen. En dat klopt jammer genoeg niet. Iedereen is het er wel over eens dat je bocht van de helling weg en dat wie met de helling aan de rechterkant vliegt, voorrang heeft bij frontaal kruisen, maar "inhalen aan de kant van de vallei" klopt niet overal: in sommige landen is inhalen aan de helling verboden, in andere moet men aan de hellingkant inhalen! Die regels staan trouwens nergens in een AIP, het zijn lokaal gegroeide gewoontes die men meestal enkel in zweefvlieghandboeken vindt. Jammer van dit schoonheidsfoutje!

Voor de rest is dit een boek dat je uren plezier biedt tijdens het "dode" seizoen, en ook een prachtig visitekaartje is voor de moderne zweefvliegsport. Natuurlijk wel met de nadruk op hoge prestaties en buitengewone vluchten t.o.v. de doorsnee zweefvlieger. Velen kunnen enkel dromen van al dit moois...

JAN FORSTER e.a. hebben dan weer een heel ander fotoboek samengesteld: *The Vintage Glider Club, a celebration of 40 years preserving and flying historic gliders 1973-2013* (Bonn, 2013, EQIP Werbung & Verlag, ISBN 978-3-9814977-8-6, 384 blz, 24,5 x 30,5 cm, harde kaft, geglansd papier, talloze kleurfoto's) is ontstaan met de bedoeling om ter gelegenheid van de veertigste verjaardag van de VGC alle klassieke zweefvliegtuigen op te nemen die in het bezit zijn van leden van de club. Aan elk toestel worden dan ook één of meerdere pagina's gewijd, met telkens een reeks recente foto's en de beknopte geschiedenis van het zweefvliegtuig.

Bijzonder hierbij is dat elke eigenaar in zijn eigen taal schrijft. Er staat dan wel een korte samenvatting in het Engels in marge. Een greep uit de Babylonische spraakverwarring: naast de hoofdbrok in het Engels en het Duits vinden we ook Nederlands, Frans, Italiaans, Tsjechisch, Hongaars, ... De schrijvers zijn uiteraard stuk voor stuk enthousiastelingen en ze kennen hun troetelkind tot in het kleinste detail. Meestal hebben ze zelf de hand gehad aan de restauratie van hun zwever, sommigen hebben hem zelfs helemaal gebouwd volgens bestaande of hertekende plannen.

Qua vliegtuigtypes ontdekt men hier naast de producties van de bekende constructeurs zoals Breguet, DFS, Dittmar, EoN, Fauvel, Focke-Wulf, Fouga, Hütter, PIK, Scheibe, Schempp-Hirth, Schleicher, Schneider, Schweizer, Slingsby, Spalinger, SZD of Wassmer, ook een aantal echt exotische toestellen zoals de Abbott-Baynes Scud 3 (hout/doek, eerste zelfstarter met inklapbare motor, 1936), de Antonov A-15 (serieconstructie, metaal), de Hall Cherokee (hout/doek, zelfbouw) of de Screaming Weiner (ofte "hulende hotdog", zelfbouw, hout/doek, 11 m spanwijdte, glijhoek 1:21, tweede in de Amerikaanse NK 1947 met Paul Mac Cready).



Of de VGC er echt in geslaagd is, alle zweefvliegtuigen van VGC-leden in het boek op te nemen, valt te betwijfelen, maar met meer dan 300 toestellen van meer dan 100 verschillende types uit 17 verschillende landen, geeft het toch een overtuigend overzicht van de levendigheid van de beweging rond historische zweefvliegtuigen. Zeker aan te bevelen voor wie interesse heeft voor dit aspect van onze sport.

Stéphane Vander Veken

Symposium 2014



Ook dit jaar zijn een mooi aantal leden komen opdagen

Op 1 februari ging naar jaarlijkse gewoonte het symposium door in Oostmalle.

Minder gekend is dat het symposium reeds vroeg van start gaat. In de voormiddag is er reeds een gevuld programma waarop alle LVZC instructeurs en examinatoren uitgenodigd worden. Het programma kent een min of meer vast verloop. Na de verwelcoming worden de incidenten/accidenten besproken en volgen er enkele workshops rond actuele thema's. In de namiddag is er dan het ledengedeelte van het symposium. Hier ook enkele terugkerende agendapunten maar ook enkele actuele en afwisselende voordrachten.



De LVZC voorzitter Guido Sergeant zorgt voor de verwelcoming

Na de verwelcoming van de voorzitter volgde een vrij technische voordracht door Pierre de Broqueville over zijn succesvolle deelname aan het EGC 2013 te Ostrow Polen. Hij schetste hierbij het wedstrijdverloop en de problemen waarmee hij te maken kreeg. Uit de voordracht onthouden we vooral dat een goed voorbereid toestel en een feilloze elektronica heel wat stress kan voorkomen. Verder moet men op dergelijk niveau steeds bijzonder goed zijn strategie evalueren. Soms is het een goede zaak z'n eigen ding te doen maar er kunnen ook dagen zijn waar op safe dient gespeeld te worden en men beter gewoon in de gaggle blijft.

Dagelijks bestuurder Patrick nam daarna het woord over om de aanwezigen enige duidelijkheid te brengen over de nakende EU-FCL omschakeling die er eind van dit jaar aankomt. De grove lijnen van die omschakelingen liggen al min of meer vast maar er zijn ook nog heel wat onduidelijke kantjes aan het ganse gebeuren. Ook

wat betreft de voorbereidingen om een erkende opleidingsorganisatie operationeel te krijgen moet er door het DGLV nog wat meer duidelijkheid komen. De nieuwe materie vraagt van alle betrokken partijen ongetwijfeld nog heel wat inspanningen maar het einde van de KBAC vergunning is onherroepelijk.



Pierre de Broqueville tijdens zijn uiteenzetting over de EGC



Patrick Pauwels verduidelijkt de situatie rond EU-FCL en ATO

Na het luik over de toekomst van onze vergunningen werd een vrolijker onderwerp aangesneden; De jaarlijkse uitrijking van de attesten en FAI brevetten/diploma's.



Uitrijking van attesten en bevoegdheden



Bert Jr. Ontvangt alweer een FAI brevet



Uitrijking van de KBAC bevoegdheden.

Na de pauze was het aan nieuwbakken juniorencoach Ken Evens om de aandacht terug bij het seizoen 2013 te brengen. Ken nam ons mee in het verhaal van zijn aarzelende instap als coach en de daaropvolgende voorbereidingen van zijn beschermelingen aan het JWGC 2013. Voorheen waren de junioren vooral op zichzelf en hun directe omgeving aangewezen om zich voor te bereiden op deelname aan het JWGC. Een eerste taak bestond erin een structuur uit te bouwen en een theoretische achtergrond beschikbaar te stellen.



Juniorencoach Ken Evens; terugblik op het JWGC 2013

Natuurlijk diende er ook gevlogen te worden. Een voorbereidende stage in St. Gaudens werd dan ook doorlopen. Onder begeleiding van ervaren wedstrijdpiloten zoals Pierre de Broqueville en Robert Prat werd onze junioren de basis van het teamvliegen en wedstrijd-tactiek bijgebracht.

Het kampioenschap werd natuurlijk de echte test en ook hier wist men behoorlijk te presteren.

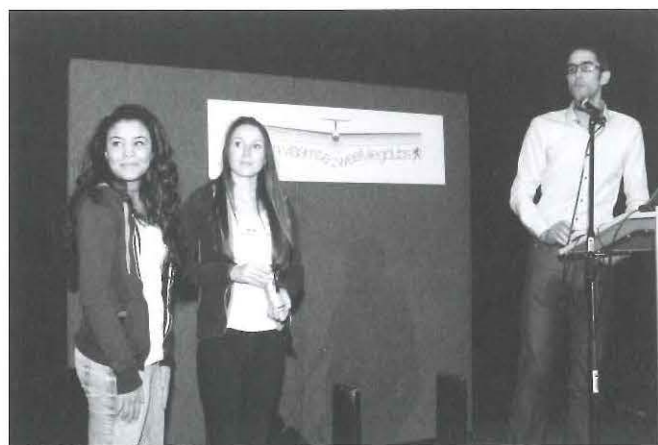
Het ganze verhaal is al uitgebreid beschreven in vorige edities van dit blad. Ken sloot zijn presentatie af met een optimistische vooruitblik naar de juniorendeelname aan het WGJC Narromine 2015 in Australië.

Aansluitend nam Jan Gillegot het woord over om de winnaars van de fotowedstrijd 2013 kenbaar te maken. Winnaar werd Dries van Gestel met naar zijn eigen zeggen 'een lucky shot' van de zendmast aan de helling in Porta Westfalica. Tweede prijs ging naar Wil Janssens die reeds menig cover van dit blad wist te sieren met uitzonderlijke foto's. Hij viel met zijn formatiefoto van de Red Bull blaniks in de prijzen. Op de 3e plaats eindigde Bert Jr. Schmelzer met een opname van de DG100 die eveneens in zijn boek terug te vinden is.

Als afsluiter volgde de prijsuitrijking van de COL 2013 en de Beker van Vlaanderen 2013. Dries Van Gestel wist op onnavolgbare en humoristische wijze de vluchtstatistieken toe te lichten. Terloops bewees hij ook dat statistiek een mooi gegeven is waarmee men zelfs de 'verliezers' op een mooie plaats kan plaatsen. Dries, het zal moeilijk worden uw presentatie volgend jaar te overtreffen...

Stijn Janssen zorgde ervoor dat de wisselbeker 'Beker van Vlaanderen' overgedragen werden aan de 2013 winnaars.

Na het programma werd in de bar afgesloten met een aangeboden drink.



Dries Van Gestel weet hoe de interesse voor de COL uitslagen op te wekken



De winnaars COL 2013 renklasse krijgen vleugels



Ook de clubklasse binnenland krijgt vleugels



Club buitenland



COL Motorklasse 2013



Wellicht veel 'propere' piloten na de opbouw komend seizoen.



De COL- Junioren 2013



Ligt de belangstelling bij de shorten of bij de Red Bull?



BVV clubklasse is voor Luc Stultjens (ALB)



BVV sport XPDR voor "jong geweld" Jeroen Jennen (ACK)



BVV sport op een gedeelde eerste plaats voor Eddy De Coninck (KAC) en Geert De Palmenaer (VZP)



"GASTON PEETERS"-trofee gaat met Bert van Eyken naar thuisveld Diest.



Joris neemt namens z'n broer Koen Vanderputten de "Michel Aerts"-trofee in ontvangst



Bert Jr Schmelzer tijdens zijn signeursessie "One year of Gliding"

Met dank aan Pieter Ruts (KAC) voor de foto's

Een veilige aanhanger (deel 1)

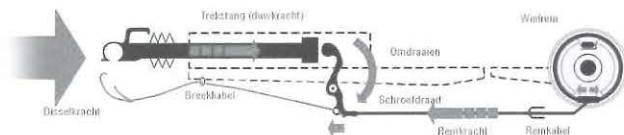


Met het overlandseizoen dat weldra van start gaat is het misschien wel eens nodig wat aandacht te schenken aan de aanhanger. Vooral verlichting en remsysteem durven bij een ophaling weleens onverwacht voor oponthoud zorgen.

Met dit artikel bekijken we het oplooppremstelsel. In dit systeem zitten enkele slijtgevoelige delen die tijdens een rit problemen kunnen veroorzaken.

In België is een oploopprem verplicht voor aanhangwagens boven de 500Kg wat maakt dat zo goed als alle zweefvliegaanhangers moeten voorzien zijn van dergelijk systeem. Onderhoud wordt meestal voorgeschreven om de 10.000km of jaarlijks. Op te volgen onderdelen zijn vooral de gasveer in de dissel en de remvoeringen.

Hieronder de principetekening van een oplooppremstelsel.



Kenmerkend voor een oploopprem is dat de rem in werking komt zodra de trekauto vertraagt. De aanhanger wil door zijn massa snelheid behouden en drukt tegen de auto (oplopen). Het schuifstuk, dat aan de dissel bij de koppeling zit, schuift daardoor in en trekt aan de remkabels. De remvoeringen worden tegen de binnenzijde van de remtrommel gedrukt en de caravan remt. Door de kracht waarmee de aanhanger tegen de auto drukt wordt uiteindelijk het remvermogen van de aanhanger bepaald. Hoe groter de opduwkracht hoe groter de remkracht. Stopt de auto met remmen dan lossen de aanhanger remmen door het ontbreken van de opduwkracht. De opduwkracht wordt altijd door de auto geleverd en die zal dus extra remkracht (en grip op de weg) moet leveren. De remweg is daardoor altijd langer dan bij een solo auto!

Om te voorkomen dat bij gas loslaten of geringe remmingen de oploopprem meteen in werking treedt is een oploopprem (een schokbreker) gemonteerd. Hoe zwaarder de aanhanger hoe groter de dempkracht moet zijn. **Slechte of versleten dempers verraden zich tijdens het rijden door een bonkende aanhanger achter de auto tijdens remmen.**

U kunt de werking van de demper controleren door de aanhanger (afgekoppeld) op de handrem te zetten en met de hand het schuifstuk in te drukken en daarna uit te trekken. Dit moet (erg) zwaar gaan.

ACHTERUITRIJDEN

Uit bovenstaande kunt u zich voorstellen dat bij het achteruitrijden ook de auto tegen de aanhanger drukt waardoor de rem in werking treedt. Om dit te voorkomen is een zogenaamde terugrijautomaat opgenomen in de remtrommels.

Deze automaat zorgt er voor dat via een mechanische schakeling de remschoenen op het moment dat de trommels achteruit draaien minder hard tegen de remtrommels gedrukt worden en er dus met ingedrukt schuifstuk toch, weliswaar met enige weerstand, achterwaarts gereden kan worden. Dit systeem zorgt er ook voor dat als u de aanhanger op de handrem zet, de aanhanger nog tot een halve meter achteruit kan rijden. Koppel daarom de aanhanger op een helling achterwaarts eigenlijk nooit zomaar los!

VERVANGEN VAN DE OPLOOPDEMPER



De oplooppemper is in feite een gasveer. Eens vastgesteld dat de oplooppemper niet meer voldoet dient deze vervangen te worden. Aangezien van onze aanhangers meestal weinig informatie beschikbaar is zullen we genoodzaakt zijn de cilinder uit te bouwen om het type te achterhalen.

Kan men de fabrikant en type niet meer achterhalen dan zijn de lengte van de drijfjas en de kracht bepalend voor de alternatieven.

De oplooppemper is ingebouwd in de dissel.

Voor oudere (en lichte) aanhangers zijn deze rond en zijn er wel ergens in de buis openingen voorzien waarlangs men de bevestiging kan losmaken. Meer recente aanhangwagens hebben een vierkante of V-dissel. Nevenstaande figuren illustreren de positie van de demper.

Eens uitgebouwd kan men merk en type vaststellen. Ondanks dat onze aanhangers vaak al een aanzienlijke ouderdom hebben zijn de dempers nog vrij vlot verkrijgbaar. Richt u hiervoor tot auto-shops of verdeler van aanhangwagens/caravans.

Reken wel dat deze dempers vrij duur zijn. 100 à 200 Euro.

De stootdemper zit altijd in de dissel. Onder de dissel of aan de handremhendel bevindt zich vaak ook de veerbus/gasveer van de handrem. Dit onderdeel behandelen we later.



VICTOR BOIN 2014



GROTE PRIJS

GERAARDESBERGEN 2014

26 & 27 APRIL

CLUBKLASSE!

INFO & INSCHRIJVING: [WWW.VZPP.BE](http://www.vzpp.be)