

# LIGABLAD

*Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w. / Liga van Vlaamse zweefvliegclubs v.z.w.*



*29<sup>ste</sup> jaargang  
januari • februari • maart 2008  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift*

*nummer*

**113**

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



29ste jaargang • nummer 113  
jan. - feb. - maart 2008

**Hoofdredactie, redactieadres  
en verantwoordelijke uitgever:**

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

**E-mail:**

ligablad@skynet.be

**Aan dit nummer werkten  
verder mee:**

De Cooman Hugo (VZP); Deijgers Niel ( )  
De Palmaer Lucrèce (KAZM); Evens  
Ken (ALB); Kieckens Johan (VZP); Pauwels  
Patrick (LVZC); Schmelzer Bert Sr (ACK);  
Stockmans Theo (KVDW); Van Dam Kris  
(KAZM); Vanderveken Stéphane (KFC);  
VanLaethem Hans (KAZM)

**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 Boechemout  
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 Zweefvliegclubs

**Druk en opmaak:**

Sintjoris NV

kantor van afgifte Gent X

**DEXIA**

Bank

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 22 mei 2008 op het redactieadres.

Foto cover: "Ventus 2007 op bezoek in Schaffen" (foto:Niel Deijgers)

## Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat .....	1
Bitterwasser, zweefvliegen tussen Namib en Kalahari .....	2
zweefvliegtuignieuws .....	4
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Jan Speetjens, uittredend voorzitter .....	5
Meteoanalyse deel 2: PC-met .....	6
Vliegen in Vinon .....	12
Vintage Glider club, wat is dat? .....	14
Hoekje van de Boekenvreter .....	14
Codenaam "BELGA RADAR!" .....	15
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	
Kiewit cup 2008	

### Warum wir ohne Motor fliegen? "Weil wir es können!"

## Woordje van de redactie

Zowel mijn voorgangers als ikzelf hebben in het verleden op deze pagina oproepen gedaan om eens in de pen te kruipen. Dankzij de medewerking van enkele leden is dit nummer een boeiende verzameling aan uiteenlopende onderwerpen geworden. Natuurlijk blijft de oproep tot het inzenden van materiaal ook dit jaar gelden.

2008 heeft zich alvast bijzonder boeiend aangekondigd! De voorbije winter stond voor velen volledig in het teken van het EASA CoA. De omschakeling van onze vloot is intussen volop aan de gang en vanuit diverse hoeken wordt positief gereageerd op de samenwerking met het DGL. Ook nieuw deze winter was het centraal opgesteld theoretisch examen. Door het invoeren van deze vragenlijst examineren onze toekomstige piloten in alle clubs op eenzelfde niveau. Een bijzonder

geslaagd initiatief van onze examinatoren.

Na meer dan tien jaar als Charroncoördinator deed Eddy De Coninck (KAC) twee jaar geleden een stapje terug. Een korte adempauze blijktbaar want Eddy zal voortaan Jan Speetjens opvolgen als voorzitter van onze liga. Hierbij bedanken we Jan voor zijn jarenlange inzet en wensen we Eddy veel succes toe in zijn nieuwe functie.

Derde keer goede keer? Februari bracht ons al enkele mooie vliegweekends. Velen onder ons konden hiervan gebruik maken om de jaarlijkse checkvlucht uit te voeren en staan klaar om het nieuwe seizoen aan te vatten van zodra de eerste Cu binnen het bereik van de sleper komen. Na twee minder goede seizoenen wordt 2008 hopelijk weer eens een seizoen om straks tevreden op terug te blikken...

Keep it safe!  
Geert

# Nieuws van het secretariaat

## Algemene vergadering

Op 5 maart ll. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en financieel verslag over 2007 en de begroting voor 2008 werden unaniem goedgekeurd. Wegens het aflopen van de huidige mandaten, werd een nieuwe raad van bestuur verkozen: Eddy De Coninck, voorzitter, Theo Stockmans, ondervoorzitter, Guido De Wilde, secretaris, Jan Hannes, penningmeester, Patrick Broos, Johan Lievens en Guido Sergeant. Het volledige "Jaarverslag 2007" kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of clubsecretaris.

Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de besprekingen tussen de KBAC en het DGL aangaande de vergunningen en de technische controle, de gemaakte vorderingen bij de opstart van onze onderhouds- en luchtwaardigheidsorganisatie, de wedstrijden, rapportering over de EGU- en IGC-meetings en kwam tevens de werking van de diverse commissies nog aan bod.

## VCL

In december werd het zesde werkingsjaar afgesloten. Op 18 maart vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het verantwoordingsdossier over 2007 werd ingediend. Einde januari ontving VCL het bericht van Vlaams minister van sport, B. Anciaux, dat de vereniging als 'erkende' organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding ook in 2008 zal worden ondersteund en er terugvorderbare voorschotten zullen worden toegekend.

## Technische Controle

Zoals reeds meermaals meegedeeld werd, moet elk toestel tegen 28 september 2008 beschikken over een EASA Certificate of Airworthiness en bijhorend Airworthiness Review Certificate, en dit betekent dus een omschakeling van het huidige KBAC-systeem waarbij quasi alle toestellen een initiële inspectie moeten ondergaan. Ruim 100 dossiers (of ongeveer 50% van het huidige bestand) werden reeds ingediend. De inspecties verlopen correct en de DGL-inspecteurs stellen zich zeer hulpvaardig op. Uiteraard moet er hier en daar wat worden bijgestuurd.

Dit is een complexe operatie waarbij een ernstige inspanning van de eigenaar maar ook een grote inzet van onze controleurs wordt verwacht. Vandaar de oproep aan alle eigenaars om de afspraken strikt te respecteren en alzo de werkzaamheden niet te bemoeilijken.

Verskillende procedures zijn gewijzigd of worden nog gewijzigd ingevolge de nieuwe EU-wetgeving. Leden die een toestel willen aankopen of verkopen, worden geadviseerd om voorafgaandelijk contact op te nemen met een technische controleur van hun club of om het secretariaat te raadplegen.

## Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

2 februari: Jaarlijkse instructeursconferentie

16 februari: Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs ter voorbereiding van het theoretisch examen

8 maart: Theoretisch examen Instructeur

## 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. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b., oude dossiers worden geweigerd!

In 2008 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 15 juni, 15 september en 15 november.

## EU/EASA-nieuws

In december heeft het EU-Parlement de uitbreiding van de zgn. "Basic Regulation 1592" met 'licensing & operations' goedgekeurd. D.w.z. dat na de certificatie, onderhoud en luchtwaardigheid ook de vliegvergunningen en de operaties zullen worden bepaald door EU-regels. De publicatie mag nog in maart worden verwacht. Tijdens de komende weken zullen diverse NPA's (Notice of Proposed Amendment) worden gepubliceerd met de vereisten en praktische schikkingen voor de theoretische en praktische opleidingen voor de vliegvergunningen.

Belangrijk in het ganse concept is de mogelijkheid om te kiezen voor een recreatieve vliegvergunning of de zgn. 'Light Aircraft Pilot's Licence' of voor de gekende PPL tot ATPL waarbij voor de LAPL een andere medische controle zal worden opgelegd. Voor de zweefvliegsport krijgen we aldus de 'LAPL-Sailplane' of de 'Sailplane Pilot's Licence'. De vliegtechnische vereisten lopen evenwel volledig parallel.

Net zoals voor het onderhoud zal ook de opleiding in de toekomst in een welbepaalde structuur moeten verlopen en zal ook dit voor ons ernstige aanpassingen vergen.

Meer details volgen van zodra beschikbaar.

## European Gliding Union

Op 23 en 24 februari ll. had de jaarlijkse Congress Meeting plaats te Florence waarbij de Aero Club d'Italia/FIVV als organisator optrad. Het volledige rapport is eerst-daags verkrijgbaar op het secretariaat.

Naast de statutaire verplichtingen, werd het congres in hoofdzaak aangewend om de EU-toestand te bespreken. In hoofdzaak de aankomende 'Licensing Requirements' en de verwachte wijzigingen aan Part M voor het onderhoud. Verder werd beslist om nauw samen te werken met de OSTIV Training & Safety Pannel om aanbevelingen op te stellen voor onze dagdagelijkse operaties.

Verder kwam ook nog de inbreng ter sprake van de EGU als één van de stuwende krachten binnen Europe Air Sports, de overkoepelende organisatie van de NAC's en alle luchtporten binnen Europa.

## FAI - IGC

Op 29 februari en 1 maart ll. vond de jaarlijkse samenkomst plaats van de International Gliding Commission van de FAI te Rome. Het volledige rapport kan men raadplegen via de website van de FAI, of men kan steeds een kopie aanvragen op het secretariaat. De voorbije Europese en wereldkampioenschappen werden geëvalueerd en de voorbereidingen voor de aankomende kampioenschappen werden besproken (het aantal inschrijvingen voor Lüsse en Riëti ligt hoger dan toegestaan zodat er een extra selectie nodig zal zijn). De EGC 2009 zullen plaatshebben in Nitra (SLV) en de WJGC 2011 zullen doorgaan te Musbach (DE). De wedstrijdorganisatoren zullen vanuit IGC beter worden ondersteund om de kwaliteit te verzekeren. Het voorstel van de vernieuwde Sporting Code werd alsnog te complex bevonden en de SC-commissie werd gevraagd om een beter voorstel klaar te maken tegen maart 2009. Het gebruik van het fotoestel voor proeven is per 01-10-2008 definitief voorbij.

## Cursusmateriaal / gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen 18,- € (21,00)\*
- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (10,50)
- Elementaire Vliegopleiding 5,- € (6,50)
- Vliegboekje 2,50 € (3,50)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)
- Zonnehoedje 3,25 € (4,25)

\* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening 068-2033341-54 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

**Van de redactie:****KEIHEUVEL CUP:**

In vorig nummer werd de Keiheuvel cup verkeerdelijk aangekondigd op 18 en 19 augustus 2008. De juiste datum moet natuurlijk 16 en 17 augustus 2008 zijn. De wedstrijdorganisatie rekent op jullie talrijke opkomst.

**LIGAVOORZITTER**

De Onderstaande foto bereikte ons na het redactieslot van dit nummer. We willen jullie de eerste vergadering van onze kersverse voorzitter echter niet onthouden.

*Eddy De Coninck neemt het over ...  
foto: Johan Lievens*



## Bitterwasser-Namibië Flying Lodge

### Zweefvliegen tussen Namib en Kalahari

Drie opeenvolgende jaren zochten Hilde en ik in de winter Australië met name Tocumwal op om grote zweefvluchten te maken. Na het faillissement van Tocumwal werd naar alternatieven uitschouw gehouden. Ter discussie kwamen Corowa/Australië, Gariep-Dam/Zuid-Afrika, Bitterwasser of Pokweni in Namibië. Gezien het onvergelykbare aantal zeer grote vluchten in Bitterwasser, werd de beslissing in januari 2007 genomen. Ik belde een vriend in Zuid-Duitsland op om te informeren. Hij liet ons weten dat wij net op tijd belden, omdat de plaatsen snel uitgeboekt zijn. Wij konden zijn Nimbus III DM (tweezitter) gedurende 2 weken voor Kerstmis huren. Nu nog een 18 m-vliegtuig voor onze vriend Ewald Nipper (Voorzitter LSV Viersen op Keiheuvel) vinden. Dit werd moeilijker maar uiteindelijk werd een DG 800 M gecharterd. Aan Lydia Casper, de leading lady op Bitterwasser, werd alles doorgegeven en de planning kon beginnen.

Namibië is na Mongolië met 2,5 inwoners per km<sup>2</sup>, het dunst bevolkte land ter wereld. Er is ongerepte natuur. Het klimaat

is droog en heet. De fabuleuze hemel vol cumulussen in de 'zomer' is te danken aan de 'dichtbijgelegen' Atlantische Oceaan en de Namib-woestijn in het westen en in het oosten de Kalahari-woestijn.

Alle verzamelde informatie werd, samen met de raadgevingen van Johan Luyckx, die al vele grote vluchten en records in Bitterwasser gevlogen heeft, thuis uitgebreid bestudeerd. Verder werden de grote dagen op OLC van de laatste jaren geanalyseerd en oude Aero-Kurier berichten gelezen. Een oefenvlucht met de Nimbus III DT op Keiheuvel van Jo, Monika, Rudi en Stijn werd afgesproken. Omdat ik meestal met Discus vlieg was dit zeker nuttig.

Eddy Huybreckx gaf mij een landkaart van Namibië die hij eens gekocht heeft en Bert jr. en Tijn installeerden alle bekende keerpunten, tasks en de kaarten in mijn PDA en mijn Colibri.

Op 08.12.07 vertrokken wij 's avonds laat (Ewald, Hilde en ik) vanuit Frankfurt naar Windhoek met Air-Namibia. Wat een ver-

schil met Europa: warm en fantastische cumulussen. Ten laatste nu begrepen wij dat wij heel ver weg van huis waren. De Bitterwasser Flying Lodge werd na 3 uur op 90 km asfalt en 150 km grid bereikt. Het landschap toonde al het belangrijkste, nl. geen buitenlandingsvelden (nergens)... "O my God...". Bitterwasser de oase is een farm met een grote zoutpan van 3,5 km diameter, die als ideale piste dient. Elke windrichting kan optimaal voor start en landing benut worden. Hier kunnen alle vliegtuigen naast elkaar staan en opstijgen. Aan het noordoostelijke gedeelte ligt de Farm (beter gezegd Lodge). Een 5 sterren Bungalow-komplex met zwembad en een restaurant van het fijnste.

Wij werden door de CEO Jörg Grothe over het reilen en zeilen geïnformeerd en vooral met de dingen die met het vliegen te maken hebben vertrouwd gemaakt. Ontspannen, rusten, Nimbus resp. DG 800 bekijken en alles voor de volgende dag voorbereiden om te vliegen, was ons devies. Mijn instructeur werd J.R.Faliu, Vice-president van Lamotte in de Franse Alpen en vroegere wedstrijdpijl. Streng maar rechtvaardig werd ik gedurende 2 1/2 uur op de Nimbus zelfstarter gecheckt. Wat een toestel: prima in orde, zuurstof aan boord, Zandervari-systeem OK, goede compensatie, plaats voldoende Maar de handeling! (Met zijn 24 meter, de eerste dubbelzitter openklasser überhaupt van de huidige generatie.) Tijdens alle vluchten moet men het toestel constant vliegen, nooit kan men in de thermiek of het recht doorvliegen eventjes ontspannen. De Nimbus IV en zeker de ASH 25 zijn ware lammetjes hiertegen. Maar niet gezeurd, ik had deze gehoord en geen ander. Na de check was het duidelijk dat hier het paradijs moest zijn. Ik had al een 6,2 m/s pomp in het blauwe gevonden, plafond 4.500 m, hier zouden de grote vluchten ook voor ons komen.

Tijdens deze vlucht zag ik duidelijk de risico's ter plaatse: het gebruik van een motor geeft schijnbaar zekerheid. Maar wat als hij het niet doet? Bitterwasser ligt 1240 m hoog, de hitte van +30°C tijdens het starten en de wel harde maar toch licht remmende 'piste' van de zoutpan maakt het zelf star-



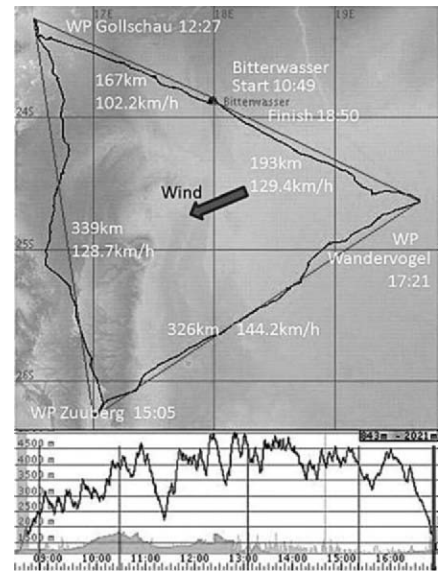
*Het Afrikaanse landschap*

ten ook bij + 3 km piste tot een spannende zaak. Nooit hebben wij aan het einde +50m boven de grond kunnen halen. Iedereen vliegt de rand langs, tot thermiek een eerste vlakke bocht toelaat en hoogte gehaald kan worden. Behalve de DG's hebben allen hetzelfde probleem. Een tweede probleem zou kunnen ontstaan als men de motor tijdens een overlandvlucht moet gebruiken. Er zijn praktisch geen buitenlandingsmogelijkheden boven Namibië. Uitsluitend andere zoutpannen kunnen dienen, maar zo veel zijn er niet, en landen op oude landingsstrips naast een farm, wordt afgeraden wegens te smal en te slechte toestand. Straten (grid) eventueel wel en zelfs doenbaar, maar meestal niet voor een openklasser. Met andere woorden vertrouw niet voor 100 % op uw motor. Maar zonder zou ik er niet willen vliegen. Derde probleem is de hoogte. Heerlijk enerzijds en perfect te benutten ! Maar de 'indicated airspeed' moet strikt onder controle blijven. Per 1000 m moet men 6% indicated speed verminderen, anders wordt het toestel veel te snel en overbelast. Op 5000m zijn 150km/h op snelheidsmeter ca. 200km/h boven grond. Twee dagen voor onze aankomst is een ASH 25 op 5000m ver van het vliegveld uit elkaar gespat. Gelukkig konden beide piloten springen en hebben dit als bij wonder overleefd. Verder moet men vanaf 3000-3500 m de zuurstof aanleggen. Als men dit alles in acht neemt, en er heel goed over nadenkt, staat je een onvergelijkelijk natuurschoon, de beste thermiek, heel lange final-glides en fantastische zonsoudergangen te wachten.

De volgende dagen vlogen wij telkens boven 600 km om het centreren van deze grote loebas te oefenen en op speed te komen. Dan volgde voor Hilde en mij een 971 km OLC vlucht en een 920 km vlucht. Feitelijk diende dit alles om heerlijk te vliegen en die ene grote vlucht -mijn FAI 1000 km diploma - voor te bereiden. Ik wist dat het moest kunnen als het weer een beetje mee zat. De volgende avond werd het eerst stilltjes gefluisterd en later luider gezegd: 'morgen: 1000km-weer'. Met Hilde was afgesproken dat wanneer de dag kwam, ik alleen zou vliegen: dat moet voor het diploma. Mentaal was ik er helemaal klaar voor. In Australië heb ik met Hilde samen 1 x 820 km met een Duodiscus gevlogen, maar weer voor 1000 km heb ik voordien nooit gehad. Dus mijn eerste echte kans zat er aan te komen. Geen tikje nerveus ben ik ingeslapen. Om zeven uur, zoals alle dagen, naar de kist, alleen al omwille van de temperatuur. Prima : 26,5°C om 7 uur, zo moet het voor een grote dag. Alles werd ingeladen, motor gecheckt en vliegtuigcontrole en Hilde poetste de Nimbus nog eens. Als stille copiloot werd een oude waterkan gevuld en op de achterste plaats vastgebonden om weight and ballance te

respecteren. Johan Luyckx werd mijn beste adviseur.

Ontbijt en briefing volgden. De vooruitzichten bleven goed. Tien uur naar de startpositie. Start 10.35. Wetend dat om 19.30 sunset is en dat het 20 min. later pikkedonker wordt. Dus geen 9 uur tijd, het gemiddelde moet rond de 120 km/h liggen, anders kan je het vergeten, dus feitelijk een race tegen de klok. Maar waar bleven de eerste cumultjes ?!! Dan maar blauw beginnen. Wat ik niet graag doe, maar ik heb het al zo dikwijls gedaan. Met 1300 boven grond over de lijn. Niemand voor, naast of onder mij als hulp. Het eerste keerpunt Gollschau lag 167 km ten NW. Voorzichtig vloog ik de eerste 75 km, dan zag ik een andere Nimbus en een ASH 25. OK, meemenen en verder. Kort voor Gollschau lagen prachtige cumuluswolken ook naar het noorden en naar het oosten maar helemaal niets in mijn richting naar het zuiden. Twijfel kwam op, want onder de cumulussen was het goede en regelmatige stijgen gemakkelijk te vinden. Eventjes dacht ik: "Zou het niet beter zijn die prachtige wolken langs te scheren en 1000 OLC te vliegen?" Het ASH 25-Team redeneerde zo en wou mij meemenen. Tot overgroot vervelen meldde Walter Eisele dat hij eerst naar het zuiden gevlogen was en het opgaf in de slechte thermiek. Hij keerde naar het oosten. Over de Kalahari waren prachtige wolken en diegenen die dit gekozen hadden, waren zeer tevreden. Weer de twijfel. Wat te doen? Maar ik had vandaag de kans, dus wil ik deze ook benutten. Mijn gemiddelde lag op 102 km/u dus iets te traag, maar toch nog met mogelijkheden. Na 250 km pure thermiek kwamen plots witte slierten op die geruststellend toenamen, maar telkens ik toekwam verdwenen deze ook weer, maar ik werd sneller. Ten westen lag de Namib-woestijn en onder mij de onherbergzame rotsen en de bergen van een bijzondere schoonheid. Dan kwamen de eerste "gezonde" cumulussen. Van de anderen, die de wolken rond de middag gevolgd waren, hoorde ik dat het begon te regenen. Mijn chrono vertelde mij onverbiddeijk hoeveel tijd nog resteerde. Ik had mijn gemiddelde na 300 km op 115km/u kunnen brengen en met het opkomen van de Cu's wist ik heel duidelijk dat ik een kans maakte. Een kordate en effectieve aanpak van het vliegen werd opgelegd. Ik stond op "scherp" : vandaag en hier zou het moeten gebeuren. Weinig draaien, veel en snel recht doorvliegen was het devies. Het keerpunt Zuuberg, zuidelijk van Helmeringhausen werd in 4600m MSL met een gemiddelde snelheid van 129km/h over het 2<sup>de</sup> been gerond. In richting Botswana en Zuid-Afrika in het oosten was de bewolking onbeschrijfelijk. Hier kan men alleen van dromen. Voorbij aan de inactieve vulkaan Burkaros en zonder te draaien tussen werd zweefvliegen tot de



de IGC

mooiste symfonie. Op deze 326km heb ik slechts enkele keren een goede pomp van +5m meegenomen. Het gemiddelde over dit been lag bij 144 km/h.

Mijn laatste keerpunt Wandervogel (what's in a name?) werd op 4200m gerond. Ik verkeerde in een snelheidsroes. Met niemand had ik over mijn positie radiocontact. Niemand had ik na de eerste 75km meer gezien. Nu nog maar 193km vliegen. Ik wou nog sneller maar er was iets veranderd. Ik vond onder de eerste wolken geen stijgen meer bovenden de 2m/s. Het moest wel aan mij liggen, na veranderen van koers, is het altijd even wennen, de wolken zien er dan anders uit en de zon staat hier in het noord- westen! De volgende wolk zal het zeker worden. Maar niets van! Met hangende oren heb ik eerst +1 1/2 m/s aangenomen om de volgende wolk veilig te bereiken. Maar ook deze gaf geen +2 m/s dus begon ik op mijn 1000 km te mikken, om wanneer deze binnen zouden zijn, de motor te starten om veilig op Bitterwasser te landen. Dan maar met minder, zonder aarzelen werd een 1,7m/s aangenomen tot op eindaanvluchthoogte plus 200m om dan van de apotheose te genieten. Ik hoorde voor het eerst Hilde op de radio: 'GT voor VW'. Nu kon ik het zeggen: 'Ik haal het, de 1000km zijn binnen'. Een kreet van vreugde op de grond en echt genieten in de lucht.

Met 128 km/h heb ik de opgegeven 1025 km FAI afgelegd. Fierheid ? Neen, alleen een aangename tevredenheid in stilte. Ook na het landen werd het maar langzaam verwerkt. De race tegen de klok en een grote vlucht zijn gelukt. Op deze dag werd nog een reguliere 1000 km vlucht gevlogen en door de Hongaar Laszlo Hegedus het in juli '07 door Steve Fossett opgestelde wereldrecord over 1250 km met 151 km/h verpulverd. Johan Luycks en Siggie Baumgartl

vlogen een FAI-driehoek over 1100km en hiermee in één vlucht 4 nieuwe Belgische en 4 Duitse records. Dank u Johan voor uw support tijdens mijn voorbereiding. Velen vlogen heel veel OLC kilometers op deze 19.12.07. OLC-km en opgegeven proeven kan men niet met elkaar vergelijken. Vrije vluchten zijn prima en leuk en men haalt veel meer uit een dag maar het is iets anders. Eveneens het vliegen met of zonder motor maakt een verschil, maar Namibië zonder motor wordt afgeraden. OLC zou, zoals ons Charron-systeem het doet, ook minder punten voor de vrije vlucht mogen toekennen. Maar heel algemeen moet men toegeven dat OLC en Charron het zweefvliegen een enorme meerwaarde in transparantie en het bekendmaken van ons hobby geeft.

De volgende dagen werd niet gevlogen. Het weer was veranderd en werd benut voor een mini-safari om grote wilde dieren te zien en op één van de rode duinen een biertje tijdens de ondergaande zon te drinken; 's avonds landde Daan Paré met zij NL (Ventus M) uit het dichtbijgelegen Pokwenie op Bitterwasser om met ons en andere vrienden

den een leuke avond te beleven. De volgende dag steeg hij gewoon weer op. Zo plezierig kan het ook ver van te huis toe gaan. Na een verdere rustdag kon weer gevlogen worden: +700 km volgend op het gebruik van de motor na ca. 100 km ten oosten van Bitterwasser (bangelijke minuten). Verder volgden twee goede dagen met iets boven 800km en net geen 900 km. Kort voor onze terugreis mochten wij twee '1000km piloten' in de beroemde 'Bitterwasser Palmen-Allee' onze boom -met de nodige ceremonie en bier en lam aan het spit- planten.



Een nieuwe vorm van conditietraining?



mijn 1000km-boompje gaat de grond in

Het weer in Namibië is indrukwekkend. Onweders en gigantische stofwolken kunnen tot gevaar evolueren. Technisch moet het materiaal in perfecte staat zijn en altijd gecontroleerd worden. Fysiek en mentaal moet men goed voorbereid zijn, gezien onze sport in Bitterwasser tot topsport wordt. Ik kan het zweefvliegen boven Namibië niet met Australië of het vliegen boven de Alpen vergelijken. Alles is indrukwekkend en mooi. Het is gewoon heel anders. Voor ons was Bitterwasser gedurende twee weken het zweefvliegparadijs.

Bert Schmelzer senior (ACK)

## Zweefvliegtuignieuws

### DG Flugzeugbau

Sedert december vorig jaar bezit de DG-1000T officieel een nieuwe startwijze: de sleepstart met lopende turbo om startafstand en klimvermogen te verbeteren. De EASA-goedkeuring voor de gewijzigde bladzijden van het vlieghandboek kwam toe op 5/12. Deze toelating volgt op uitgebreide proefvluchten in juli 2007 te Bartholomä met een Super-Dimona. Een video-film van de proeven kan men downloaden op <http://www.dg-flugzeugbau.de/Data/Videos/turboschlepp-erprobung.wmv>.

### Flarm

Eind februari is er een nieuwe, verplichte update verschenen van de Flarm-software. De update moet geïnstalleerd worden tegen 1 mei 2008, daarna zullen de niet aangepaste toestellen ophouden te werken (ten minste tot ook zij de update ontvangen). De update is gratis te verkrijgen op de Flarm-website (<http://www.flarm.com/support/updates/index.html>).

Minder heugelijk nieuws is een commercieel dispuut dat ontstaan is tussen Flarm en een concurrerende firma, DSX (<http://www.d-s-x.com>), over de vrije beschikbaarheid van het Flarm-protocol. Aanhangers van beide firma's slingeren met modder naar elkaar. Vertegenwoordigers van beide firma's beschuldigen de tegenpartij van leugens en oneerlijke praktijken. Hoe de

vork precies aan de steel zit, is voor een buitenstaander niet onmiddellijk duidelijk. Bij redactieslot kan men alleen vaststellen dat:

1. de compatibiliteit van de DSX T-Advisor met Flarm niet gegarandeerd is door de fabrikant, noch door Flarm;
2. er behalve het toestel van Flarm zelf een tiental andere modellen op de markt zijn, die volgens Flarm wel volledig compatibel zijn:
  - a. LX Navigation: Redbox, LX 7007, LX 8000, Colibri Flarm, Mini Box;
  - b. Triadis: Floice;
  - c. Ediatec: ECW 100;
  - d. RF Developments (Australia and New Zealand): OzFlarm, MiniOZ;
  - e. Artronic: TBA.

Laten we hopen dat dit dispuut snel opgelost raakt, want twee of meer systemen kunnen wij ons niet veroorloven!

### HPH

De productie van de H304S Shark is nu goed onderweg, serienummer 8 is bijna klaar. Verder werkt HPH onverminderd door aan de ontwikkeling van een versie met straalmotor. De vijfde reactor is nu klaar, de proeven gaan verder.

Voor de verdere uitbreiding van de productiecapaciteit is wellicht een belangrijke stap gezet met de installatie van een gloednieuwe CNC freesmachine, op maat ontworpen



en gebouwd bij SAHOS met een werkvolume van niet minder dan 9m x 3m x 2,5m. Daarmee is HPH de eerste zweefvliegproducent die rechtstreeks binnenshuis over een dergelijk werktuig beschikt, dat ook in de ontwerpfase belangrijke winst kan opleveren, zowel qua kosten als qua tijd.

### Pipistrel



Deze bekende fabrikant van ULM-zweefvliegtuigen (Sinus, Virus, Apis/Bee) heeft nu ook een nieuwe versie van zijn tweezitter Taurus in de lucht gebracht als elektro-zelfstarter. De 3-fasige syn-

chrone brushless motor met permanente magneten, nominaal voltage 140 V, levert 30 kW bij 1 800 t/m en weegt 14 kg. De batterijen bestaan uit 42 lithium-polymeer-cellen van 3,7 V elk, met een totale opslagcapaciteit van 6 kWh voor 46 kg. De lader is in het toestel ingebouwd. Het leeggewicht van het toestel, inclusief batterijen, komt hiermee op 320 kg, feitelijk te hoog om nog echt te spreken over een tweezitter. De Taurus Elektro beschikt over 2 000 m klimvermogen bij 2,8 m/s.

### Schempp-Hirth

Geen nieuwigheden bij Schempp-Hirth. Op de website maken ze wel attent op het feit dat de eigenaars van in Duitsland ingeschreven toestellen vóór 28 september 2008 een onderhoudsprogramma voor

hun toestel moeten laten goedkeuren door de LBA. Voorlopig kan dit nog kosteloos, maar in de nabije toekomst treedt een nieuwe kostenregeling in voege. Zie ook de originele LBA-publicatie: [http://www.lba.de/nn\\_53958/SharedDocs/download/NfLs/nfl\\_ii6006,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/nfl\\_ii6006.pdf](http://www.lba.de/nn_53958/SharedDocs/download/NfLs/nfl_ii6006,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/nfl_ii6006.pdf)



### Schleicher

Weinig nieuws in deze periode. Er werd een TM uitgegeven i.v.m. een nieuwe manier om de juiste spanning van de tandriem te controleren, die de overbrenging vormt tussen motor

en schroef van de zelfstarters met inklapmotor. Deze nieuwe methode steunt op de eigenfrequentie van de tandriem, die 48 Hz moet bedragen bij correcte spanning. De procedure wordt beschreven met een specifieke frequentiemeter, maar ook met een elektronisch gitaarstemapparaat!

Schleicher stelt op zijn website ook de TM's en inbouwvoorschriften voor transponderantennes ter beschikking voor de meeste kunststoftypes uit het gamma, ook oudere (voorlopig vanaf ASW-19). Daarmee is het voor de eigenaar niet nodig individueel te experimenteren en de kosten te dragen van een EASA-goedkeuring. Voor de overige Schleicher-types worden de documenten nog voorbereid, en zullen dan eveneens op de website beschikbaar zijn.

Stéphane Vander Veken / Foto's: bedrijfsfoto's

## Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Jan Speetjens, uittredend ligavorzitter

*Het is een avond in de week als we door het hart van de binnenstad van Antwerpen lopen. De auto hebben we al geparkeerd want de straat waar de woning van de Voorzitter van onze liga zich bevindt is enkel geschikt voor voetgangers en fietsers.*

*De 62 jarige burgerlijke ingenieur is een echte levensgenieter, dat merk je als je zijn stijlvolle woning binnenkomt waar we hartelijk worden ontvangen. Een fles overheerlijke Spaanse wijn wordt ontkurkt...*

### Waar en wanneer begon je zweefcarrière?

28 jaar geleden begon ik met een zweefkamp bij Albatros, sindsdien vloog ik zo'n 900 starts en 1200 uren bij elkaar. Ook een 20000 tal overlandkilometers.

### Heb je er nooit aan gedacht met jou ervaring instructeur te worden?

Neen, mijn vliegstyl houdt 20 cm meter van de grond op, naar het schijnt is dat niet zo goed! Ik ben geen perfectionist. Het moet goed tot zeer goed zijn, perfectionisme is voor de goden.

### Je hebt anders enkele mooie vluchten op je palmares

In Spanje vloog ik enkele keren een 500 kilometer, de eerste keer zelfs in blauwe thermiek maar jammer genoeg met een verkeerd geprogrammeerde logger. Dezelfde week heb ik het echter terug kunnen doen, deze keer wel goed. Ook mijn 3000 meter hoogtewinst heb ik er behaald.

Ooit wil ik graag nog de 5000 meter halen en een vlucht van 750 kilometer.

### Hoe ben je voorzitter van de Liga geworden?

Eerder toevallig. Eén van de redenen was dat ik in Antwerpen woon en de vergaderingen vinden daar meestal plaats en dat was gemakkelijk. Ondertussen ben ik 9 jaar voorzitter, heb ik bijna de pensioengerechtigde leeftijd bereikt en wordt het tijd om de fakkel door te geven.

Ik heb er altijd naar gestreefd een doorstroming te creëren, als er iemand uit het bestuur ging moest deze plaats opgevuld worden. Dit is jammer genoeg niet helemaal gelukt, ook niet in de andere koepelorganisaties. VZW statuten verzorgen eerder het verleden dan de toekomst.

### Verdrijf je dan helemaal van het toneel?

Neen, ik blijf als plaatsvervangend bestuurslid van mijn club in de ligaraad.

### En binnen je club?

Ik heb me in mijn club ook opgegeven als kandidaat certifying staff en bij de Liga als kandidaat accountable manager voor part M. Een en ander is een beperkte voortzetting van mijn professioneel leven, maar zal toch ook nog wat extra studie vergen.

### Wat zag je veranderen op die 9 jaar?

De luchtkadetten zijn aangesloten bij de BZF, en de VZA is terug aangesloten bij de Liga wat de ganse zweefvliegerij nu onder één hoedje plaatst wat het gemakkelijker maakt voor de Europese richtlijnen. Die zijn momenteel heel belangrijk. Gelukkig hebben we enkele mensen die belangrijk



Startklaar in Vinon Foto: Will Jansen



lang geleden, Jan met Will te Issoudun.  
foto: Will Jansen

werk achter de schermen doen. Er wordt zeker geen amateuristisch werk geleverd.

### Wat verwacht je van de toekomst?

We zullen ons meer moeten gaan concentreren op het lieren, dit om de instapkosten voor de jongeren te beperken. Langs de andere kant denk ik dat we de 50 en 60-plussers moeten aantrekken omdat dit een groep is die meer tijd en geld heeft. Noodgedwongen een systeem met 2 snelheden. Ik denk niet dat we leden gaan verliezen, misschien wel een verschuiving qua motivatie en inzet.

Jammer genoeg zullen we naar het Amerikaanse systeem gaan, namelijk meer commercieel.

De Liga heeft als taak dit zo lang maar realistisch mogelijk tegen te houden.

In de vliegwereld zijn we nog altijd een uitzondering, vele andere luchtporten zijn dit al.

Ook de omschakeling naar plastic voor zweefvliegopleiding is een niet te onderschatting evolutie die op komst is. Onze clubs zullen zich hierop moeten voorbereiden.

### Wat is de taak van de Liga?

De Liga moet een weerspiegeling zijn van de wil van de clubs, de Liga moet voor het kader zorgen, de clubs de uitvoering. Ook belangrijk is dat de clubs de juiste mensen naar de vergaderingen en commissies sturen zodat de juiste opties en beslissingen genomen worden.

Als er een probleem is hebben we altijd wel een team met competente en gemotiveerde leden die dit oplost.

Er zijn ook bijna geen conflicten in bij de clubs onderling, wat zeer positief is.

Gezond verstand primeert nog altijd in Vlaanderen.

De Liga heeft natuurlijk een prima secretaris. Patrick is de drijvende kracht achter de Liga.

Jammer genoeg heeft de Liga niet de financiële middelen om bijvoorbeeld toppiloten te steunen. Er wordt wel wat gegeven maar dit is niet zoals in andere landen.

De beschikbare financiële middelen wor-

den bijvoorbeeld gebruikt om goede initiatieven en ideeën snel in de startblokken te krijgen. Mooie voorbeelden hiervan zijn de aanschaf van loggers en Flarm in de clubs. Verder heeft de Liga ook een prima tijdschrift. Dit is de enige lectuur die onmiddellijk van de eerste tot de laatste letter gelezen wordt!

### Waarvoor dank, en ook voor dit interview.

Voor we vertrekken tovert Jan nog een goede fles Whisky tevoorschijn die hij kado heeft gekregen van de Liga... gelukkig moeten we nog even stappen in de frisse winterlucht voor we terug in onze auto stappen.

Kris & Lucrece (KAZM)



Symposium 2008  
foto: redactie ligablad

## Weersvoorspelling voor het zweefvliegen

### PC-met

Dit is "de" weersite bij uitstek.

PC-met is een product van de Deutscher Wetterdienst afdeling flugmeteologie.

Het is de oudste en meest ervaren internetdienst van het ogenblik.

PC-met baseert zijn voorspellingen op het eigen GME-model.

PC-Met werkt met rasters, iets wat zijn herkomst vindt in het GME model waar gebieden opgesplitst worden volgens geografie en bodeminvloeden.



Naast PC-met, dat in feite een off-line interface is heeft de DWD ook nog een minder gekende on-line module nl. flugwetter (www.flugwetter.de) De on-line dienst heeft veel gelijkens met het W-J aanbod. De interface is misschien iets minder gebruiksvriendelijk dan deze van W-J maar daartegenover

staat dan weer dat er per gegeven één kaart is waar op een gebied kan ingezoomd worden, iets wat bij W-J niet kan. On-line zijn volgende kaarten beschikbaar: Tophtherm PFD Duitsland, convectie- en windkaarten, GAFOR, METAR/TAF, SIGMET, GAMET, satelliet IR/VIS/True col, SWC's. Voor het Duits grondgebied zijn er zweefvliegvoorzichten die wat gelijken op deze die door Microclimat (Frankrijk) opgesteld worden. Jammer genoeg is deze dienst (nog) niet beschikbaar voor andere landen.

De speerpunt van de DWD is natuurlijk PC-met.

Er is een kaartoverzicht voor Frankrijk (+België), Duitsland (+BeNeLux), Italië,



Polen en de Alpen. De gegevens worden met intervallen van 6 uur bijgewerkt. De meeste kaarten zijn per uur opgesteld.

De informatie is 24/24 opvraagbaar en men kan de PC zelfs instellen om op welbepaalde tijdstippen de laatste informatie op te vragen.

Aangezien PC-met een softwarepakket is zijn er, in tegenstelling tot W-J, wel enige systeemvereisten maar deze zouden voor een min of meer recente PC of laptop geen probleem mogen zijn.

De PC dient aan volgende minimumeisen te voldoen;

- Pentium >350 MHz
- Windows ME/NT4/2000/XP met min. 32 MB RAM
- min. 16 bit Grafische kaart met min. 4 MB geheugen, True Color of 32 Bit kleurdiepte
- CD-ROM drive
- Data- of internetverbinding, ISDN, DSL of LAN
- Printer met windows ondersteuning
- 300 MB vrije ruimte op HD.

De installatie van de software onder windows XP verloopt probleemloos.



PC-met: algemene kaarten. De temp. van Ukkel

De kracht van PC-met is dat het naast de weersvoorspelling ook een sterke analyse mogelijk maakt.

Het programma kent, wat zweefvliegen betreft, 4 luiken; Algemene weerkaarten, topttherm, toptask en toptask competition. Bij levering ontvangt men een keurig klappendoosje met daarin een CD met de installatiesoftware, een Duitstalige gebruikershandleiding en een brief met de toegangscode's. Op de website van DWD is het gebruikershandboek als .pdf te downloaden in het Duits, Engels en Frans. Bovendien is er voor de meeste items een help of toelichting voorzien in het programma zelf. Ook handig is de ingebakken verklaring van de meteorterminologie. Voor bijna alle termen en afkortingen wordt de betekenis gegeven.

Het programma biedt de mogelijkheid om diverse gebruikersprofielen in te stellen. Standaard start het programma na installatie op met een 3-tal gebruikersprofielen (zweven, motor en ballon) die echter aanpasbaar of uitbreidbaar zijn. Ook de knoppen binnen elk gebruikersprofiel zijn naar wens aanpasbaar. Tot slot kan men ook de taal kiezen. Naast Duits kan men Engels of Frans kiezen.

Ook het grondgebied kan gekozen worden. Hier zijn Duitsland (met BeNeLux), Frankrijk (+ zuid-België), Italië, het Alpengebied en Polen beschikbaar.

Alvorens de gegevens te kunnen raadplegen dient er een download (retrieve order) van de meest recente data plaats te vinden. Het opvragen van de data kan op diverse manieren gebeuren; Internet (modem/ISDN), Telefoonlijn, GSM, ... Om de verbindingstijd of het aantal inbelsessies (kostprijs!!) tot een minimum te beperken is er naast het gebruikersprofiel ook een orderprofiel instelbaar. Een 'Order' is een soort van (vrij configureerbaar) bestellijstje waarin al de gewenste data gegroepeerd worden en samen gedownload worden. Nadien is de informatie vanaf de HD offline opvraagbaar. Wanneer men een volledige data download doet kan het een hele poos duren voordat alle gegevens ontvangen zijn. Meestal volstaat het echter om doelgericht een deel van de aangeboden gegevens op te vragen. In dit geval is de informatie na ±60 sec ingelezen.

Het programma voorziet de mogelijkheid om meerdere orderprofielen te configureren. Op een vaste PC met breedbandverbinding lijkt dit wellicht overbodige luxe maar wanneer men via GSM en laptop de gegevens opvraagt is een zo kort mogelijke verbinding wel van groter belang.

Om geen onnodige gegevens te downloaden en het orderboekje af te stemmen op de gewenste informatie is men wel een tijdje bezig. Eens het orderprofiel is opgesteld hoeft men dit niet meer te herhalen.

### Algemene kaarten.

Dit is een vrij algemeen luik van het programma dat waarnemingen en voorspellingen voor zowat gans Europa beschikbaar stelt. Hieronder vinden we satellietfoto's, temp's, gafor's, meteogrammen, enz. terug.

Bij de algemene weerkaarten treffen we ook deze van andere meteodiensten aan.

Aan het menu kunnen naar wens knoppen toegevoegd worden waardoor kaarten sneller te bekijken zijn. De algemene kaarten zijn zowel voor zweefvliegpiloten als motorpiloten bruikbaar en geven een beeld van de te verwachten 'en route' condities. Vrijwel alle denkbare kaarten en satellietfoto's zijn beschikbaar. Veel van deze bronnen zijn ook kosteloos op het net terug te vinden zodat PC-met hier eerder als een soort van verzamel-site fungeert.

### TOPTHERM

Toptherm is door zweefvliegpiloten wellicht het meest gekende en meest populaire luik van PC-met.

Toptherm geeft per regioraster alle informatie die we nodig hebben om een opdracht te plannen.

- Thermische en dynamische (helling/golf) PFD.
- Stijgen van uur tot uur.
- Bewolking (samenstelling en bedekkinggraad) van uur tot uur.
- Begin/einde convectie
- Windsterkte en -richting van uur tot uur.
- Max stijghoogte van uur tot uur.
- ...

Rechtsboven in de menubalk van het actieve window kan het land gekozen worden dat men wenst te bekijken.

Voor het Alpengebied is er ook een golfprognose.

De voorspelling loopt over 3 dagen.

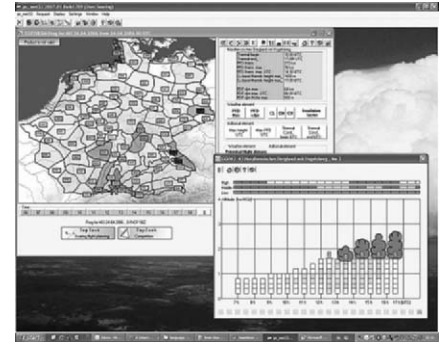
Toptherm valt vooral op door zijn gebruiksvriendelijkheid. Knoppen laten ons snel kiezen tussen Thermische PFD, dynamische PFD, Bewolklingslagen (Laag, midden, hoog) en zoninstraling.

De bewolking wordt net zoals bij W-J opgesplitst in lage (Cu) – midden- en hoge bewolking.

Door over het regioraster te 'hooveren' zijn

de belangrijkste thermische gegevens in een oogwenk zichtbaar in het pop up venster.

De toestand wordt met intervallen van 1 uur weergegeven. Wat wel verschilt met W-J is dat PC-met enkel de 'daguren' van 06:00 – 18:00 UCT weergeeft.



Het gezicht van PC-met, Tophtherm.

De aangeboden informatie (per regio) is bijzonder uitgebreid en geeft ook duidelijk en snel weer welke richting we best uitgaan.

De PFD geeft, net zoals bij WJ, een globale beoordeling van de dag terwijl we in de tijdbalk onderaan de kaart de verwachtingen van uur tot uur kunnen kiezen. Hier terug de mogelijkheid om te kiezen voor weergave van de wolkenbasis of het verwachte stijgen, instraling, bewolkinggraad,...

Naast de regiokaart is er een informatievenster dat de voornaamste gegevens zoals start en einde van de thermiek, PFD's, uur van max. stijgen en max. basis samenvat.

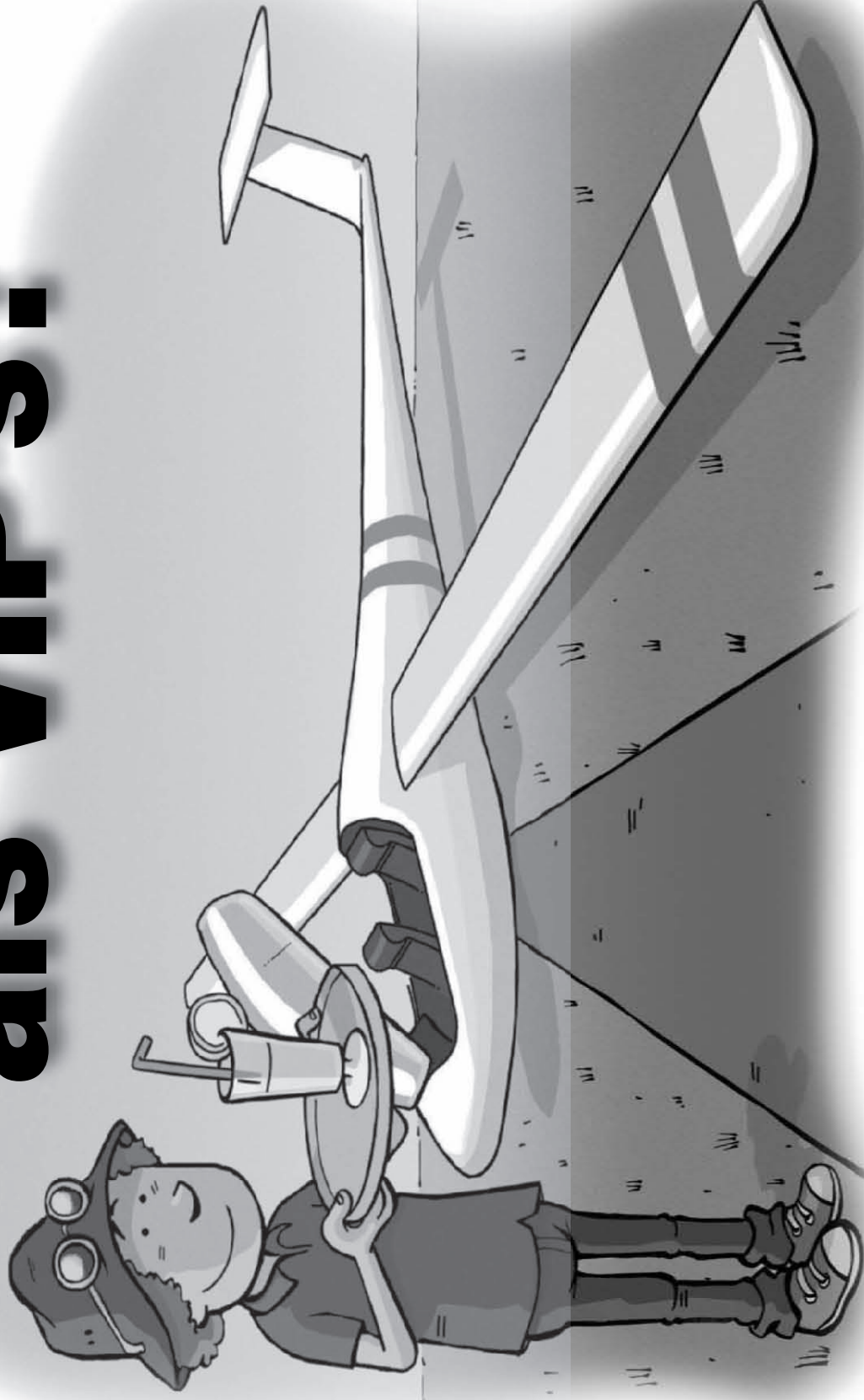
Wanneer men de cursor over de gebieden verplaatst verschijnt in een pop-up een grafisch detail van de bewolking.

Omdat de informatie van Toptherm vooral op convectiemodellen is afgestemd is het raadzaam om ook een algemene weerkaart te raadplegen voor het plannen van een vlucht. Toptherm kan nogal eens blind zijn voor onweders en regenbuien. Ook heeft het convectiemodel problemen bij wisselende luchtvochtigheid waardoor ook dit model iets te optimistisch kan zijn wanneer er nog veel grondvochtigheid aanwezig is.

### TOPTASK

TopTask is de vluchtplanningsmodule. Het gebruik van deze module vergt enige ervaring met het programma. De voorspelde thermische omstandigheden van de individuele topttherm regio's worden gebruikt om de vluchtsnelheid en het hoogtediagram te bepalen van een vrij gekozen vliegroute. De berekening houdt rekening met de toestelpolaire, vleugelbelasting, ervaringsfactor, afdlieguur en -hoogte alsook met de meteorologische condities zoals start en einde van de thermiek, gemiddeld

# Onthaal uw gasten als VIP's!



Aandacht voor het onthaal

# van nieuwe leden en bezoekers

## 1. Onthaal op het vliegveld ...

- waar afspreken, waar ontmoeten
- toelichten van de veiligheidsregels op het vliegedeelte
- hoe de startplaats bezoeken
- begeleiding voorzien

## 2. Informeer over

- de veiligheidsregels tijdens de vliegactiviteiten
- de afspraken op de startplaats
- hoe de toestellen van nabij bekijken

## 3. Bij het uitvoeren van een initiatievlucht, informeer je de kandidaat over

- de karakteristieken van het toestel, de besturingsorganen en de instrumenten
- het gebruik van het noodvalscherm
- de veiligheids- en noodprocedures
- de noodzaak tot bescherming tegen de zon (bril en hoedje)
- de noodzaak van het “Fit-to-Fly” zijn
- het verloop van de start en de verdere vlucht
- het uitvoeren van de pre-flight check
- ga nooit overhaast te werk!



**info@lvzc.be - [www.zweefvliegen.be](http://www.zweefvliegen.be)**



AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

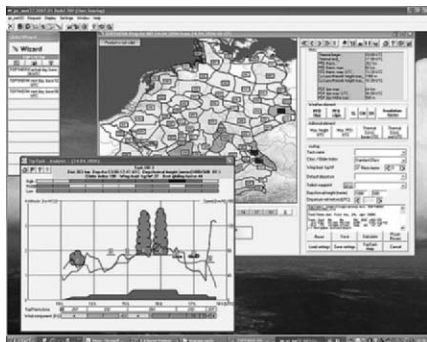
## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

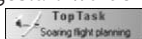
Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe, where knowledge meets your needs.



stijgen op verschillende hoogtes, Cu basis en hoogte van de thermiek. Voor de windvector neemt men het sectorgemiddelde op de betreffende hoogte.

De Toptherm module kan gestart worden door op de knop te klikken.



Op de kaart of via de (zelf bewerkbare) keerpuntendatabase wordt een proef opgegeven. Vervolgens worden de variabelen zoals toestel, vleugelbelasting etc. ingegeven.

Indien gewenst kunnen de toestelgegevens in een profiel opgeslagen worden en later terug gebruikt worden bij een andere proef.

Door vervolgens op [calculate] te klikken komt men te weten of de opgegeven proef onder de heersende voorwaarden kan ge-

routing	Task name	My Triangle		
	Class / Glider Index	Standard Class		
	Wing load kg/m <sup>2</sup>	33 Pilots factor < 10 >		
	Select waypoint	SPEYER FLUGPLATZ		
	Dep/Arrival height (meter)	1000 400		
	Departure not before (UTC)	< 08:00 >		
	TopTask: Segelflugplanung mit TOPTHERM 2005020			
	My Triangle fuer Mi, 9. Feb 2005			
	Task Spd	Rb Rn RH BGZ vBG FB		
	km knh	hh:mm hh:mm min	kmh kg/m <sup>2</sup>	
	e45 46	20:30-23:33	600 84 33 33	
	Reset	Save	Calculate	Route Revers
	Load settings	Save settings	TopTask Help	Cancel

rond worden of dat men met een buitenlanding rekening moet houden.

De analyse levert ons de verwachte reissnelheid, uur van aankomst etc ...

De grafische analyse brengt een vluchtoverzicht met de doorvlogen sectoren. Naast de sectoren is er ook een uurschema en weergave van de reissnelheid en optimale vlieghoogte.

Ingeval men een zwakke zone doorvliegt wordt ook het meest waarschijnlijke ogenblik van buitenlanden gegeven. Dit kan een teken zijn om de proef in een andere richting te oriënteren en zo de kans op buitenlanden te voorkomen. Kan de oriëntatie niet aangepast worden dan is het zeker goed om weten waar de vlucht kritisch kan worden en waar men best wat voorzichtig vliegt.

De module laat ook toe om een proef naar optimale reissnelheid te oriënteren. Natuurlijk blijft het een prognose. Hoe goed deze er om 10:00h ook mag uitzien, de aanhanger wordt tijdens vlucht best steeds startklaar gehouden.

## TOPTASK COMPETITION

Toptask competition (TTC) is een windows toepassing die uitgebreide mogelijkheden biedt voor de meteorologische vluchtplanning en -analyse. De berekeningen gebeuren op basis van de regiomodellen in topttherm.

De gebruiker kan een vluchtplanning opmaken in PC-met of in een extern programma zoals See You of Strepla. Deze routes worden vervolgens ingelezen in TTC en de meteorologische vluchtplannen worden berekend op basis van de polaire en een reeks afvliegtijden. De voorspelde afstand volgens het traject wordt berekend voor elke starttijd(groene lijn). Wanneer het traject kan afgewerkt worden (horizontaal deel van de groene lijn) wordt de traject-snelheid weergegeven (blauwe lijn) Naast de planning is het mogelijk uitgevoerde vluchten te toetsen aan de voorspelde condities.

TTC kan .igc files lezen en simuleert deze tegen de regionale voorspellingen van die

dag. PC-met voorspellingen kunnen aldus vergeleken worden met de reële condities, of omgekeerd, men kan zien of de geleverde prestatie in verhouding staat tot de condities van die dag.

De voorspelde stijgsnelheden worden omgezet in een reïssnelheid en vergeleken met de effectief gevlogen snelheid.

Om de analyse sluitend te maken kan het startmoment gemarkeerd worden op de barogramgrafiek.

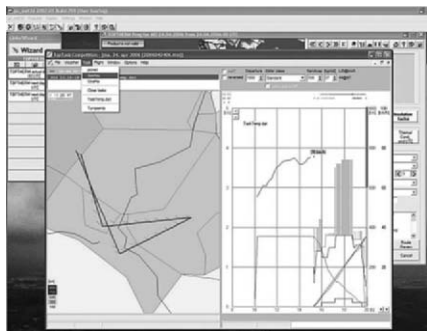
Handig hulpmiddel bij de optimalisatie is dat in de barogramgrafiek ook de minimale omlooptijd bepaald wordt.

Twee roze verticale lijnen geven de optimale start- en landingstijd weer.

Wie zijn uitgevoerde vlucht wenst te evalueren heeft met TTC een erg handig hulpmiddel ter beschikking.

TTC laat toe om volgende te evalueren;

- keuze van het afvliegmoment
- behaalde reïssnelheid ivf de meteorologische condities
- werkhoogte
- gevlogen afstand



### Updates

PC-met wordt voortdurend aangepast. Op onregelmatige basis zijn er dan ook –gratis- updates beschikbaar.

Er zijn twee soorten updates;

- Software
- Database

De software updates moeten gedownload worden van [www.pcmnet.de](http://www.pcmnet.de).

Door zich in te schrijven op de nieuwsbrief wordt men gewaarschuwd wanneer er updates beschikbaar zijn.

De database updates worden automatisch uitgevoerd wanneer men een order uitvoert. Bij elke download wordt er een bestandje mee geladen dat de update-informatie bevat.

### Productondersteuning

Naast de klassieke help bestanden worden er door de DWD tijdens de wintermaanden ook seminars georganiseerd. Deze gaan door in Offenbach en zijn tegen vergoeding te volgen.

### Mogelijkheden + tarieven

	Leistungen	pc_met - Software	pc_met - Internet Service
Meldungen	METARs Europa (Flughäfen und ausgewählte Wetterstationen)	●	●
	TAFs, Kurz-TAFs Europa und Lang-TAFs Europa und Nordamerika	●	●
	Warnungen	●	●
	TEMPs und Prognose-TEMPs Europa	●	
Berichte	Flugwetterübersichten Deutschland, Schweiz, Österreich	●	●
	GAFOR-Berichte Deutschland, Schweiz, Österreich	●	●
	GAMET	●	●
	Segelflug- und Ballonfahrtberichte Deutschland	●	●
	3-Tage-Prognosen Deutschland	●	●
Karten	Analyse- und Vorhersagekarten für verschiedene Flugflächen bis zum 6. Folgetag	●	●
	Significant Weather Charts Low-Level, EUR, NAT, Österreich	●	●
	Wind- und Temperaturvorhersagekarten Mitteleuropa	●	●
	Wind- und Temperaturvorhersagekarten EUR, NAT	●	●
	Spezialkarten für Segelflug und Ballonfahrt	●	●
	Significant Weather Charts, Wind- u. Temperaturkarten AFI, MID und SAM		●
Bilder	Satellitenbilder VIS und IR halbstündlich	●	●
	Satellitenbilder IR Nordatlantik und Karibik	●	
	Wetterradarbilder Deutschland und Mitteleuropa, viertelstündlich	●	●
	Blitzkarten, jede Stunde	●	●
Spezialprodukte und Software- tools	Cross-Sections	●	
	Meteogramme	●	
	TOPTHERM mit TopTask	●	
	METAR-Grafik	●	
	Flugstrecken (METARs, TAFs, Warnungen)	●	●
	TEMP-Grafik	●	
	GAFOR-Grafik Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich	●	Deutschland
	SkyView		●
	Filmlauf von Bildern und einigen Karten	●	●
Preise incl. gesetzlicher MWst.	Datenzugang pro Jahr		79,50 €
	Software	119,00 €	-

### Besluit

PC-met is een prachtig programma dat bijzonder veel planning- en analysemogelijkheden onder de kap heeft.

Hoewel waarschijnlijk iedereen na wat zoeken en experimenteren de convectievoorspelling op het scherm kan brengen is er een vrij grondige studie en inoefenperiode nodig om alles efficiënt te gebruiken. Het juist configureren van het order is de eerste stap die dient gezet te worden.

Voor wie zijn overlandtechniek wenst te optimaliseren zijn toptask en toptask competition twee waardevolle hulpmiddelen.

Bij de vluchtplanning zelf kan Toptherm bijdragen tot een juist ingeschatte declaratie van de OP.

PC-met hanteert een duidelijke prijsstelling. Naast de eenmalige kostprijs van de software is er maar één tarief. Door het onderschrijven van het abonnement heeft men toegang tot alle landen en alle onderdelen. Daar PC-met en Wetter-Jetzt in eenzelfde prijsklasse vallen biedt PC-met een duidelijke meerwaarde vanwege de analysemogelijkheden.

Wie enkel geïnteresseerd is in goed of slecht vliegweer en genoeg heeft aan de lo-

cale condities om enkele uurtjes ontspannen rond het veld te vliegen is Wetter-Jetzt vast en zeker geen slechte keuze. Wie daarentegen het maximum uit de dag wenst te halen en hierbij eventueel ook nog bevestiging van zijn prestatie zoekt is beter af met PC-met.

Voor beide diensten is het aangeraden het programma niet enkel te gebruiken tijdens de vluchtvoorbereiding maar ook tijdens de week de prognose te checken aan de eigen waarnemingen. Op deze manier kan men een beter beeld opbouwen van de betrouwbaarheid van het systeem.

Onlangs alle technologie blijft er nog een kleine kans dat de voorspellingen niet overeenstemmen met de realiteit. Deze onzekerheid moeten we sportief aanvaarden en dat maakt de overlandvlucht ondanks een schijnbaar sluitende voorbereiding toch steeds weer een onvoorspelbaar avontuur.

En dat de voorspellingen het niet altijd bij het rechte eind hebben en de kans op een buitenland landing steeds bij de mogelijkheid behoort kan ik bevestigen.

Geert

## Vliegen in Vinon (LFNF)

Overgenomen uit "Cumulus", clubblad van KVDW



Vliegveld Vinon



Plateau de valensole

Verschillende van onze clubleden hebben de laatste jaren vliegvakanties doorgebracht in midden Frankrijk, Duitsland en Tsjechië. Maar het weer viel zelden mee. Behalve in de Franse Alpen, daar kun je, gedurende een periode van  $\pm 14$  dagen, met een grote zekerheid 10 vliegdagen hebben. Van die 10 dagen kun je er bijna zeker 6 overland gaan. Jan Waumans en ikzelf gaan nu al 3 opeenvolgende jaren 2 x 2 weken naar de Franse vooralpen. En ontgoocheld zijn we nog nooit. Wij zijn tenminste zeker dat we er kunnen vliegen met weinig luchtruimbepalingen, dit zowel horizontaal als vertikaal.

Na een paar stages gevolgd te hebben in Saint-Auban, waren we opzoek naar een



Vinon zone T1

ander vliegveld. Na een paar clubs met elkaar vergeleken te hebben, viel onze keuze op Vinon(- sur Verdon). Achteraf bleek het een goede keuze, wij beklagen het ons nog altijd niet. Maar sommige clubleden schrikte het wat af om in "de bergen" te gaan vliegen. Ze denken dat men onmiddellijk in de bergen "losgelaten" wordt en maar zijn plan moet trekken. Maar niets is minder waar. Het terrein is ingedeeld in zones: T1, T2, .... Het terrein T1 kun je vergelijken met onze Ardennen en de Eifel. Met daarin, overal verspreid, tal van vliegvelden en officiële buitenlandingssterreinen.

T1 heeft een lengte van  $\pm 120$  Km en een breedte van  $\pm 40$  Km. Je kunt gemakkelijk een 300 Km draaien door lokaal van vliegvelden te blijven. Pas als je dit terrein "van buiten" kent, ga je over naar T2. Telkenmale gaan er checkvluchten met een plaatselijke instructeur aan vooraf. Hij neemt de beslissing over welke terreinzone je aan kan.

Vinon, in het departement van de Var, ligt op 275 MSL, ongeveer 50 Km ten noorden van Marseille en bevindt zich op de samenvloeiing van de Durance en de Verdon. In de vallei van de Durance, met een breedte van 3 à 4 km, bevinden zich tal van vliegvelden en mooie, vlakke buitenlandingssterreinen (zoals bij ons), waaronder het nationale zweefvliegcentrum Saint Auban op 40 Km noordwaarts. Naar het zuiden wordt meestal niet gevlogen. Ten westen van Vinon strekt zich de streek van de Luberon uit. Een streek te vergelijken met onze Ardennen.

Ten oosten heb je het plateau van Valensole, de belangrijkste stad aldaar. Het westelijk gedeelte heeft een hoogte van 400m, de oostelijke grens 800m. Deze streek (45x 15 km) is ook te vergelijken met onze Ardennen. Er zijn geen echte buitenlandingssterreinen maar op 35 km ligt het

vliegveld van Puimoisson. Juist ten oosten van Vinon (tot Greoux-les-Bains) heb je de 5 Km lange vallei van de Verdon. Waar mooie, grote velden liggen (vraag met maar eens aan Jan).

Het luchtruim boven Vinon gaat tot 2286m MSL (dus 2000m AGL), in het weekend zelfs tot 3505m MSL (bij 1013 hPa). En  $\pm 10$  km oostelijk heb je altijd 3505m, oftewel 2700m grond. Ongeveer 70 Km noordelijk kun je stijgen tot FL195, of 5944m. De structuur van het luchtruim is een stuk eenvoudiger dan bij ons, zie kaart.

In Vinon heerst er een mediterrane klimaat met droge, warme zomers. Men heeft er 300 zonnige dagen per jaar. Of anders gezegd gemiddeld één "slechte" dag per week. Mijn  $\pm 15$  x 2 weken verblijven in het zuidoosten van Frankrijk bevestigen dit.

### Hoe verloop nu een vliegdag?

Iedere dag om 10:30 uur is er een briefing (meteo, algemene richtlijnen, opmerkingen, wie dat met welke clubtoestellen gaat vliegen enz.), gegeven door één van de drie vaste instructeurs in de Franse en Engelse taal. Er wordt geen appel gehouden maar er wordt wel verwacht dat iedereen, die gaat vliegen, aanwezig is. Vóór deze briefing worden er reeds zweefstoestellen op het vliegveld gebracht. Het in piste zetten gebeurt in functie van de weersomstandigheden, dat kan soms al om 11:30 uur zijn. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen clubtoestellen of privé's. Wie vooraan staat, vertrekt eerst. Er wordt gestart op twee lijnen. Wanneer er veel toestellen zijn staan 4 tot 5 sleeptoeestellen ter beschikking. Meestal wordt je richting oosten gesleept. De ontkoppelhoogte bepaalt de zweefpilot zelf. In functie hiervan wordt de sleep prijs berekend. Het gebeurt zelden dat er iemand doorzakt.

Als basistoestel heeft de club twee ASK 21 en één Twin II. Op één van deze zwevers worden ook de eerste solo vluchten gemaakt. Het eerste solotoestel is een Astir. Daarna heb je de Pégase, LS4, .....

Maar voor iemand die reeds solo is en zich eigenlijk komt vervolmaken in het bergvliegen, is de tweezitter een Duo Discus. Omdat dit niet alleen een gegeerd maar tevens duur toestel is, wordt er niet solo op gevlogen. Reeds na een paar dubbels kun je alleen gaan. De instructeur geeft je wel richtlijnen tot waar je mag vliegen, de hoogten, enz .... In de bergen wordt steeds gevlogen met je hoogtemeter op MSL. Dus voor LFNF betekent dit 275m. In elk geval moet je lokaal van een vliegveld blijven. Tijdens je eerste vluchten zijn dit, buiten Vinon, Puimoisson op 35 km en Saint Auban op 40 km. Daarna en in functie van de wolkenbasis mag je verdergaan. Om de 20 minuten moet je je positie en hoogte langs de radio melden aan de instructeur. Doe je dat niet dan zal hij je wel contacteren. Thermisch ligt Vinon erg goed. In de zomer komen de eerste pompen reeds los voor 12:00 uur en 's avonds kan je, in de vallei van de Durance, bijna blijven hangen tot sunset. Soms brengt de eerste pomp je reeds tot een hoogte van bijna 2000m. Met die hoogte ben je al lokaal van de nabijgelegen vliegvelden. Meestal vertrekken de ervaren piloten langs Gréoux-les-Bains naar Puimoisson en zo het hooggebergte in, oftewel langs de westkant van het plateau van Valensolle en Puimichel naar Saint-Auban en zo verder richting noorden. Zij die de eerste maal van deze prachtige omgeving proeven, blijven meestal hangen boven de twee plateau's. Je vervelen ga je niet doen want het landschap is er prachtig. Maar alvorens het terrein bijna optimaal te kunnen gebruiken moet je er een paar keer gaan vliegen. Dit is niet alleen geldig voor Vinon, maar ook voor alle andere plaatsen. De eerste maal dat je ergens komt is het nog wat zoeken. Waar staat de beginpomp, waar liggen de vaste dienstpompen, hoe is het reliëf georiënteerd, hoe kan ik de verschillende winden optimaal gebruiken? Enz. Het bestuderen van de lokale vliegvelden en buitenlandingsterreinen hoort hier eveneens bij. Omdat de instructeur je om het half uur je positie vraagt (hoogte in MSL), dien je ook de belangrijkste merkpunten (dorpen, bergen, heuvelruggen, ...) van buiten te kennen. Dit lijkt in het begin onbegonnen werk, maar na een paar dagen heb je dit onder de knie.

Oriëntatie moet zonder kaart kunnen. Je kaart mag slechts een hulpmiddel zijn want je moet permanent je "look out" verzorgen. Ook de Flarm (die hier bijna onmisbaar is) blijft slechts een aanvullend hulpmiddel. Om berekeningen te maken over het lokaal vliegen neemt men het glijgetal van



*Overnachten in Vinon*

zijn toestel gedeeld door twee. Voor onze ASW19 maakt dit 20, de Astir wordt op 15 gerekend.

Een voorbeeld met de Astir. Je bent 20 km verwijderd van LFNF. Het circuit begin je op 500m MSL. Om nog lokaal te zijn, moetje op 20 km minimum 1833m MSL hoogte hebben. Verschillende leden hebben mij ook de vraag gesteld of men er iets kan gaan doen met een Ka 7 of Ka 8. Zolang men niet het echte gebergte intrekt is het geen probleem. M.a.w. lokale vluchten (in een straal van 40 km) zijn geen enkel probleem. Maar deze toestellen ben ik daar nog niet tegengekomen.

Op toeristisch vlak ligt Vinon uitstekend. ± 50 km ten noorden van de Middellandse zee, 40 km westelijk van les Gorges du

Verdon, 100 km ten zuiden van de Alpen. En ieder dorpje (10 huizen, een kerk een bar/restaurant) in de omgeving is al een bezienswaardigheid op zich.

In juni/juli wordt het plateau van Valensolle omgetoverd in één groot blauw-purper lavendelveld, prachtig. Tijdens de zeldzame "niet vliegdagen" heb ik mij nog geen enkele maal verveeld. Er is trouwens zoveel te zien.

Misschien gaat dit artikel enkele lezers aansporen om ook eens te genieten van dit zweefvliegparadijs. Zowel het weder als de omgeving zijn er fantastisch.

Tot in Vinon,

*Theo Stockmans (KVDW)*



*Lac de serre ponçon*

## Vintage Glider Club?

### Wat is dat?

Bij gelegenheden zoals opendeurdagen, jubileumvieringen van clubs of op bijeenkomsten van oldtimers is er steeds veel belangstelling voor de geschiedenis van ons zwevend patrimonium, of voor wat ervan overblijft.

Een "vliegende balk" of een knikvleugel van welleer trekken onze aandacht.

Moderniseren van onze vloot is een absolute noodzaak om onze sport verder te laten evolueren en te laten groeien.

Maar het is evenzeer noodzakelijk om onze geschiedenis levendig te houden, vast te leggen en te behoeden voor verlies of onnodige vernietiging.

De Vintage Glider Club houdt zich wereldwijd bezig met het restaureren van oude zweefvliegtuigen en het levendig houden van onze geschiedenis.

Eens per jaar treffen deze leden mekaar om met hun mooi gerestaureerde zweefvliegtuigen (meestal een honderdtal) te vliegen, van gedachten te wisselen, kennis uit te wisselen en sociale contacten te onderhouden. Uit deze internationale contacten groeien dan meestal zeer goede vriendschappen.



"Rhönsperber van Francis Russel - foto genomen te Angers 2006"

Deze Internationale Rally's worden jaarlijks in een ander Europees gastland georganiseerd; verleden zomer in Slovakia-Nitra. Het jaar ervoor in Frankrijk-Engouleme en deze zomer in Oostenrijk-Wels.

Verschillende Belgen zijn ook reeds lid van deze vereniging en zijn dus ook reeds verschillende keren aanwezig geweest op deze treffens.

Dit jaar was er zelf een team uit Keiheuvel dat de trofee voor de best gerestaureerde Grunau-Baby won. Namelijk Steven Van Loen & Rob Van Geffen met hun GB IIIb OO-ZPR.

Samen met het restaureren is er ook meer belangstelling gegroeid voor oude foto's, dia's, beeldmateriaal en oude verzamelobjecten.

In de praktijk gaat er veel van dit verloren door onwetendheid of gebrek aan interesse... Jammer.

We zouden met een aantal mensen graag verhinderen dat deze mooie overblijfselen verloren gaan.

DAAROM een warme oproep om foto's, dia's, albums en ander beeldmateriaal niet noodzakelijk af te staan, maar zeker ons de kans te geven om dit te kopiëren en elektronisch op te slaan. We hebben geen commerciële bedoelingen. We willen het alleen maar inventariseren. En wie weet, maken we er ooit een mooi kijkboek van.

Wie interesse heeft voor dit project mag gerust contact opnemen met mij:

Johan Kieckens  
Gefussilleerdenstraat,11  
9300-Aalst  
Tel:053/70 46 52  
E-mail: johan.kieckens@telenet.be



"ESG van Toon Frishert - foto genomen op Overboelare"

## Het hoekje van de boekenvreter

Het flauwe weer van vorig seizoen heeft nog eens getoond hoe belangrijk het is voor de zweefvlieger om zijn kennis en zijn kunnen te optimaliseren indien hij van de enkele mooie dagen gebruik wil maken. Beide werken die we hier bespreken, kunnen hiertoe bijdragen.

**Jean-Paul FIÈQUE** is beroepsmeteoroloog bij Météo France en zweefvlieginstruc-tuur. Met *Météo du vol à voile et du vol libre* (Cépaduès Editions, Toulouse, september 2007, 190 blz 17 x 24 cm, slappe kaft, talrijke kleurfoto's, -schema's en -kaarten)

levert hij ons een praktische gids voor de analyse en de interpretatie van de dagelijkse weerberichten, en een leidraad om de beste zweefvliegdagen te voorzien.

Ter inleiding krijgen we een vrij klassieke inleiding over luchtmassa's, fronten en (in) stabiliteit, daarna komt er een zeer uitvoerige uitleg en analyse van het tempdiagram. Is dit voor jou altijd een mysterie gebleven? Met zijn stapsgewijze benadering maakt Fièque de betekenis en het belang van elke lijn duidelijk. Je leert bijna spelenderwijs de dagelijkse evolutie van de luchtmassa

te voorspellen vanuit de peiling. Een reeks concrete voorbeelden geven je de mogelijkheid om je analyse te toetsen aan deze van Fièque zelf.

In het volgende hoofdstuk maak je grondiger kennis met de weerkaarten. Er worden ook een reeks typische weerkaartsituaties voor Frankrijk uiteengezet (vore of wig die het land N/Z splitsen, bijvoorbeeld). Vervolgens bekijken we de diverse satellietbeelden (in het zichtbare en in het IR, zwart/wit of ingekleurd naargelang de temperatuur), radarbeelden, blikseminslagen, enz.

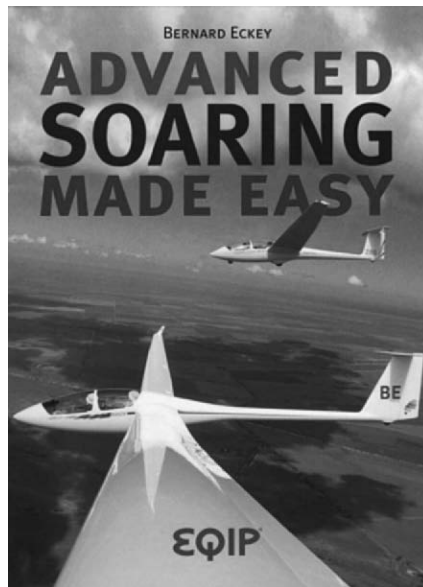


Het vierde hoofdstuk schetst de gunstige weersituaties voor lange vluchten boven Frankrijk, zowel thermisch in het vlakland als dynamisch in de bergen. De analyse is breedshalig genoeg om ook delen van de omringende landen te dekken. Het laatste, aanzienlijke hoofdstuk is gewijd aan het verhalen, door de betrokken vliegers zelf, van een aantal lange vluchten boven Frankrijk, met telkens een grondige analyse van de weersituatie op die dag.

Zeker voor wie geregeld gaat vliegen bij onze zuiderburen is dit werk een handig werktuig om de eigen analyse, en bijgevolg ook de prestaties te verbeteren. Een beetje jammer wel dat het boek geen vermelding maakt van de ondertussen bij de zweefvliegers bekende voorspellingprogramma's zoals Wetter-Jetzt of pc\_met. Maar misschien maakt de inhoud van dit boekje die kant-en-klare voorspellingen overbodig?

**Bernard ECKEY** is een Duitser die sedert 1983 in Australië leeft en zweeft. Naast instructeur is hij ook "gliding coach", dus verantwoordelijk voor de begeleiding van het overlandvliegen van beginners en gevorderden. In *Advanced Soaring Made Easy* (Equip, Königswinter, 2007, 174 blz 20 x 27 cm, harde kaft, talrijke kleurfoto's en zwart/wit schema's) staat hij ons bij in onze pogingen om onze zweefvliegprestaties te verbeteren.

Ook hier krijgen we een stapsgewijze benadering van het probleem. Eckey begint bijgevolg met het lokaalvliegen, met nadruk op de optimalisatie van de klim (vinden van thermiek, centreren, beste vliegsnelheid en inclinatie, wolkanalyse, invloed van de wind,...). Dan volgt een vrij summier hoofdstuk over meteorologie. Na een deel over de vluchtvoorbereiding gaan we via het groot lokaal naar het gevorderde over-



landvliegen. Het gaat hier vooral over opdrijven van de gemiddelde snelheid: "Nemen we te vaak een pomp? Blijven we te lang in de pomp hangen? Thermieken we wel efficiënt? Hoe zit het met onze weeranalyse? Maken we een juiste keuze van omwegen? Hoe zit het met dolfijnen, met welvingkleppen, met onze techniek om de pomp te verlaten?"

Eckey besteed ook wat aandacht aan wedstrijdvliegen en mentale training. Vervolgens bekijken we de "does and don'ts" van de buitenlandse. Een belangrijk hoofdstuk is gewijd aan de veiligheid, met nadruk op de "thermiek-etiquette", de verbetering van de look-out via efficiënte scantechnieken (Eckey is ook een sterk voorstander van de audiovario vanaf het begin van de opleiding, om het "vario-staren" tegen te gaan), het doelmatige gebruik van de radio. Hij spreekt ons ook over de beperkingen qua wendbaarheid van de open klassers, en de bijzonderheden van de klapmotoren. Het boek besluit met uitvoerige hoofdstukken over hellingvliegen en golfvliegen.

Een aangenaam geschreven en leerrijk werk, ook al zijn bepaalde uitspraken van de auteur waarschijnlijk bepaald door zijn ervaring in Australië, qua meteo bijvoorbeeld, maar ook in sommige gevallen qua veiligheidsregels - het is een droevig feit dat we voor bepaalde levensbelangrijke acties geen internationale standaard hebben! Je moet natuurlijk ook leven met het Engelse eenhedensysteem. Al bij al zijn dit slechts details; dit boek is zeker aan te bevelen, zowel voor de prille solist als voor de gevorderde vlieger die zijn kennis wenst te toetsen en bij te schaven.

*Stéphane Vander Veken*

## **Codenaam: BELGA RADAR**

### **Bezoek aan het ATCC te Semmerzake op 23 november 2007.**

Samenkomst voorzien om 9u30 in de kantine van het militaire ATCC (Air Traffic Control Center) van Semmerzake bij Gent.

Vooraf had iedereen zijn ID-kaartnummer doorgegeven zodat geen subversieve personen deze heilige legergronden zouden betreden.

Toen ik aan de slagboom kwam, was het blijkbaar voldoende dat ik een fleecetruï droeg van Zweefvliegcentrum Phoenix om zonder verpinken vrije doorgang te krijgen.

'Van de zwevers zeker? Ga maar door naar de kantine, de anderen wachten al.'

Te laat gekomen?

Toch niet! De meeste hadden door de gure wind de weg al gevonden en dronken intussen een bakje troost, ingeschonken door onze liefvallige begeleidster mevrouw Schollaert.

Toen de groep compleet was, zo ongeveer 20 man, werden wij in naam van Kolonel Firlefeyn welkom geheten en begeleid naar de briefing room in de recente kantoorgebouwen.

Niet in de bunker? Neen, die wordt sinds enkele jaren niet meer gebruikt voor OPS (operations). Goed, dat weten we ook weeral.

Onze gastheer presenteert een uitgebreide powerpointshow met glasheldere en welgesmaakte uiteenzetting over de rol van deze eenheid en het belang van hun taken voor de vliegveiligheid van zowel militaire vluchten als burgertoestellen. Daaruit blijkt dat hier niet alleen radarbewaking van het luchtruim gebeurt. Heel wat andere taken die verband houden met het vliegwezen horen hier ook thuis.

(Notam, militaire AIP, internationale coördinatie, coördinatie met burgerluchtvaart op Belgisch grondgebied, communicatie met de vliegende toestellen, vluchtplanning en last but not least: opleiding en training van controleurs.)



Het radargebouw met de zom hoge radome

BELGA RADAR, want dat is de roepnaam, controleert het gehele Belgische luchtruim. Indien nodig kan overgeschakeld worden op de radarsite van Glons in Wallonië, waar in gewone omstandigheden alleen de radarinstallatie in werking is. Er zijn ook akkoorden met andere luchtverkeersleidingcentra voor in noodgevallen.

De radarbewaking vindt plaats in de OPS-room door luchtverkeersleiders of controleurs. Het moderne systeem, sinds 2003 in gebruik en SEROS II (Semmerzake Radar Operating System II) geheten, wordt vakkundig toegelicht. De positie en identificatie van alle vliegtuigen in het Belgisch luchtruim is zichtbaar op een scherm en deze informatie is afkomstig van een 6-tal zowel civiele als militaire radarstations op nationale bodem en nog eens 2 in de buurlanden. Door krachtige computerverwerking wordt met zeer grote precisie alle inkomende informatie tot één synthesebeeld samengesteld.

In dit controlecentrum wordt er alles aan gedaan om vliegtuigen op veilige afstand te houden door laterale en verticale separatie, terwijl bij tactische controle het juist de bedoeling is om toestellen naar elkaar te leiden. Wij kunnen honderduit vragen stellen, en krijgen eerlijke antwoorden. Daarna

krijgen wij de kans om in het heilige der heiligen te treden.

Van de klassieke ronde amber radarschermen is in de OPS-room niets meer te bespeuren, integendeel, elke werkpost beschikt nu over een groot LCD scherm met permanent zichtbare vliegposities van alle toestellen in de lucht. Zowel identificatie en hoogte-informatie als de vliegroute en specifieke door de controleur toegevoegde info wordt getoond op een kaart van België met daarop naar wens de verschillende vliegzones met meer of minder details aangegeven (overlays). Het hele gebeuren wordt volledig bestuurd met de muis en scrollmenus. Er kan naar hartelust ingezoomd worden op alle details.



OPS room

Elke controleur wordt bijgestaan door een assistent die over dezelfde informatie beschikt, zij het op een iets kleiner scherm. Op alle consoles is exact dezelfde informatie ter beschikking. Waarom zijn er zoveel werkposten (een 12 tal)? Het luchtruim kan, afhankelijk van de aanwezige trafiek, verdeeld worden in vliegzones die dan elk hun eigen controleur toegewezen krijgen. Als er weinig activiteit is dan zijn slechts een 3-tal posten in gebruik.

Elke controleur staat in verbinding met de collega's in de OPS-room en via rechtstreekse telefoonlijnen met collega's van andere controlecentra, via radio spreekt hij op verschillende frequenties met de piloten in de lucht, dit alles door een simpele tik op een aanraakscherm bij elke console.

Hier wordt in principe alleen gewerkt met militaire toestellen in gecontroleerd luchtruim boven 4500ft. Wij mogen als civiele vliegers echter wel contact opnemen voor FIS. De roepnaam is BELGA RADAR.

Ter demonstratie volgen wij enkele toestellen. In de huidige omstandigheden lijkt dit alles kinderspel en gemakkelijk te begrijpen, maar als het scherm vol blips staat en meerdere bewegingen gelijktijdig gevolgd moeten worden verandert alles plots in een heksenketel. Ter afronding mogen wij ook een kijkje nemen in de radarpost die enkele honderden meter verder opgesteld is.



Marconi S723 mobiele radar

Het gaat hier over een modern Marconi S723 systeem dat gemonteerd is op een trailer, jawel! Het geheel is op een 7 m hoog platform getild en daarna ingekapseld in een kunststof radome. De radarantenne van 12 bij 7 m draait 6x per minuut om haar as. Impressionant! Gemiddeld uitgestraald vermogen 5 kW met een piekvermogen van 132 kW en een stralenbundel van slechts 1,6° breed. Hij haalt een reikwijdte van 450 km ver en tot 61 km hoogte. Het betreft een 3-D radar wat zoveel wil zeggen dat zowel positie als hoogte van objecten nauwkeurig bepaald kunnen worden. Het radarprincipe is eenvoudig, als van een vleermuissonar. De weerkaatsing van een uitgezonden signaal op een object wordt gemeten in tijd en richting. Aan de hand van complexe computerberekeningen kan daarmee de afstand en hoogte bepaald worden. De gege-

vens van deze radar worden gekoppeld aan die van de andere radarsites en onderling doorgestuurd.

Rond 12u30 zat de rondleiding er op en kregen wij van mevrouw Schollaert nog een interessante kleurenbrochure over de kazerne mee als herinnering aan dit leerrijke bezoek.

De dorstigen en hongerigen zakten ten slotte af naar de markt van Gavere voor meer normale alledaagse activiteiten. Vol-daan namen wij afscheid, niet zonder eerst vermeld te hebben dat dergelijke activiteit voor herhaling vatbaar is.

Dank aan de organisatoren voor het prima idee en de mensen van Belga Radar voor dit leerrijke en toch wel uitzonderlijke bezoek.

*Hugo De Cooman (VZP)*

*Nvdr: het ATCC ontvangt u graag als bezoeker. Het geleide bezoek duurt ongeveer 4 uur. Gedurende deze tijd kan men een verzorgde presentatie van de dienstverlening volgen en een bezoek brengen aan het operationele hart van de dienst, de luchtverkeersleiding. Om praktische reden worden de groepen beperkt tot ±15 personen.*

Aanvragen kunnen gericht worden aan :

### **Air Traffic Control Centre**

Kwartier Kapitein Vlieger de Hemptinne  
Molenstraat 69  
9890 Gavere

Tel : 09/389.22.11  
Fax : 09/389.2400



*Winnaar fotowedstrijd 2008. Klaar voor een initiatievlucht (foto: Jef Deconinck)*

## **KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen**



Wegens onvoldoende dossiers besliste de commissie de vergadering van 28 november niet te laten doorgaan. De ingezonden dossiers zullen op een volgende vergadering (12 maart) worden behandeld.

## **Kiewit Cup 2008**

De 31ste editie van de Kiewit Cup gaat dit jaar door op **10 - 11 - 12 mei** in de club-, standaard- & open/ren klasse.

Dit jaar wordt ook de Victor Boin gehouden in de standaardklasse en dit op de eerste wedstrijddag.

Zoek je een tof alternatief voor het BK? Schrijf je dan in voor de onze wedstrijd op [www.zweefvliegen-hasselt.be](http://www.zweefvliegen-hasselt.be) en dan maken we er samen een vliegfeest van. Tot dan.

*Johan Metten & Ken Evens (Alb)*

# **Kiewit Cup 2008**

## **Victor Boin Standardklasse**

**10-11-12 mei**

**Inschrijvingen: [www.zweefvliegen-hasselt.be](http://www.zweefvliegen-hasselt.be)**

