

LIGABLAD

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



27ste jaargang
januari • februari • maart 2006

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **105**

P. 308893

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstooiermerk
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



27ste jaargang • nummer 105
jan. - feb. - maart 2006

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmenaer
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:

Hjalmar Boudry, Bert Dierckx,
Johan Fransen, Pieter Loman,
Patrick Pauwels, Martin Picqueur,
Tim Ricour, Tijn Schmelzer, Stan Taeymans,
Karl III Van Dommelen, Frank Van Putten,
Stéphane Vander Veken

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 Zweefvliegclubs

Druk en opmaak:

Sintjoris nv

kantoor van afgifte Gent X



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 20 mei 2006 op het nieuwe redactieadres.

Foto cover: 2^e prijs prijs fotowedstrijd 2005 Bert Dierckx, 'parelmoer'

Foto back cover: winnaar fotowedstrijd 2005: Tim Ricour, 'Lost in time'

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Een lezer wordt redacteur	2
But first we will have corned pasty pie!	2
Mijn eerste keer	4
Het hoekje van de boekenvreter	5
Accidentrapportering: ik ben gesprongen!	6
De testpiloot: USB to Serial adapter	9
Van "zögling" tot "eta"	9
Outback Shootout 2004, Tocumwall, Australia	10
Zweefvliegtuignieuws	12
Symposium: werkgroepsynthese (deel 1)	13
Charron	14
Virtueel zweefvliegen: Condor, the competition soaring simulator	15
Sportcommissie	16

Woordje van de redactie

Het eerste weekend van februari hebben we met het symposium de laatste rechte lijn naar het nieuwe seizoen ingezet.

Bert Dierckx gidste ons door het programma maar kon niet voorkomen dat de gedrevenheid van de sprekers het uurrooster wat overhoop haalde.

Eens temeer werd op het symposium duidelijk dat we op cruciale momenten niet al ons vertrouwen in de informatica mogen stellen. Laptops en andere technologische snuffes laten het op ongewenste momenten nogal eens afweten. Iets dat mij er meteen doet aan denken dat ik niet alleen mijn logger en ipaq van de laatste data moet voorzien maar dat ik ook nog enkele recente low-air kaarten moet aanschaffen.

Liga informatica die het, dankzij de inzet van de webdokers, gelukkig niet al te vaak laat afweten is de charron.line website.

Dat onze COL niet alleen voor een vaak boeiende competitie zorgt, blijkt uit de analyse van Eddy De Coninck. Naast het wedstrijdelement laten de ingevoerde proeven ook toe de seizoenen tegenover elkaar te evalueren.

Voor 2006 zijn er enkele belangrijke wijzigingen die de COL aantrekkelijker moeten maken voor de minder gegadigde piloten onder ons.

Bovendien vervolledigen 'de kleinere prestaties' het beeld van het vliegseizoen. Het zou mooi zijn mochten naast de doorwinterde kilometervreters ook de prestaties van de recreatieve piloten hun weg naar de COL-server vinden.

Think fast, fly safe,

Geert

Nieuws van het secretariaat

Algemene vergadering

Op 15 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het volledige "Jaarverslag 2005" 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 terreinproblemen, de werking van de diverse commissies en de wedstrijden.

VCL

In december werd het vierde werkingsjaar afgesloten. Op 14 maart had de algemene vergadering plaats.

Het verantwoordingsdossier over 2005 moet eerstdaags worden ingediend. Einde januari ontving VCL het bericht van Vlaams minister van Sport, B. Anciaux dat de vereniging opnieuw erkend wordt als organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding voor de periode 2006/2009 en dat er voor 2006 terugvorderbare voorschotten zullen worden toegelaten. Het opstarten van deze nog recente organisatie brengt ontzettend veel werk met zich mee en het zal toch nog enige tijd vergen alvorens de structuur volledig operationeel is.

KBAC-Sportcommissie

De te homologeren dossiers worden verwacht op het secretariaat tegen 20 maart, 20 juni, 20 september en 20 november. Denk eraan dat een dossier moet worden ingediend uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.

Kadervorming

Op 11 februari II. werd een speciale 'bijspijkerdag' georganiseerd onder leiding van Ad Kennes en Stéphane Vander Veken voor de kandidaten die werden voorgedragen voor het theoretische examen instructeur. Op 18 maart vond het examen plaats.

European Gliding Union

Op 25 en 26 februari II. had de jaarlijkse Congress Meeting plaats te Kopenhagen. De Dansk Svaeflyver Union trad op als organisator. Een beknopt verslag zal in het volgende Ligablad verschijnen. Het volledige rapport is verkrijgbaar op het secretariaat.

Naast de statutaire verplichtingen, werd het congres in hoofdzaak aangewend om de EU-toestand te bespreken. Veel aandacht ging naar de komende besprekingen i.v.m. onderhoud en controle. Ook werd uitge-

breid overlegd over de voorstellen van 'Implementing Rules' voor de vliegvergunningen.

Verder kwam ook nog de inbreng ter sprake van de EGU als een van de stuwende krachten binnen Europe Air Sports, de overkoepelende organisatie van de NAC's en alle luchtsporten binnen Europa. Verdere professionalisering dringt zich op met uiteraard de bijhorende financiële gevolgen.

FAI - IGC

Op 3 en 4 maart II. vond de jaarlijkse samenkomst plaats van de International Gliding Commission van de FAI te Lausanne. Opnieuw een zwaar beladen agenda! Een beknopt rapport volgt eveneens in het volgende Ligablad. Het volledige rapport kan men raadplegen via de website van de FAI, of men kan steeds een kopie aanvragen op het secretariaat.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen 18,00 € (21,00)*
- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (10,50)
- Elementaire Vliegopleiding 5,00 € (6,50)
- Voortgezette Vliegopleiding 6,20 € (8,70)
- Vliegboekje 2,50 € (3,50)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)
- Wit vlieghoedje 3,25 € (4,25)

* (= via post toegezonden)

FAI-IGC-promotievideo

De werkgroep "Membership" binnen de International Gliding Commission, heeft een 14 min. durende promotietape laten maken door de producenten van de films "Wind Born" en "Champions of the Wave" (regelmatig te zien op de commerciële TV-stations).

Ter ondersteuning van de promotie voor het zweefvliegen in Vlaanderen, werd er in 2002 een Nederlandstalige versie van gemaakt. Thans zijn er nog tapes beschikbaar op het secretariaat. Uiteraard mag dit videobandje in elke pilotencollectie steken, maar eigenlijk is het gemaakt voor het grote publiek dat onze sport niet kent of er een verkeerd beeld van heeft. Dus laat deze tapes circuleren, deel ze uit op school, in de werkomgeving, ...

Deze videotape kost € 3,25 af secretariaat.

Landelijk Open-deur-weekend 22-23 april

Voor de tweede maal organiseren we een landelijk 'Open-deur-weekend', en wel op zaterdag/zondag 22/23 april. Alle clubs nemen hieraan deel. Het concept is zodanig opgezet dat alle gewone activiteiten blijven doorlopen en dat de geïnteresseerden een dag kunnen meebelevén. Uiteraard wordt extra aandacht besteed aan de opvang en begeleiding op het veld.

Vandaar de oproep: wees aanwezig en help mee dit weekend succesvol verlopen!

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: 078-15 35 45
of raadpleeg 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!

WEDSTRIJDKALENDER 2006

Kaiser wedstrijd
29-30 april - LV -
Vliegveld Zwartberg

BK FAI-klassen:
29 april - 7 mei -
vliegveld St.-Hubert

Kempen Cup:
25- 28 mei -
vliegveld Weelde

Victor Boin:
25 (26) mei -
vliegveld Weelde

Kiewit Cup:
3 - 5 juni -
vliegveld Kiewit

Beneluxwedstrijd:
29 juli - 5 augustus -
vliegveld Keiheuvel

Nationaal Kampioenschap 2006 Clubklasse
29 juli - 5 augustus - ACK -
Keiheuvel

Een lezer wordt redacteur

Het is een miezerige winterdag zoals we er in ons landje al zoveel gezien hebben wanneer ik rond 13h voor een informatieve babbel met onze ligablad redacteur naar Goetsenhoven rij.

De bar van De Wouw draait op winterbezetting. Ook hier is nog maar weinig van winterwerk activiteit te bespeuren.

Na een korte babbel wordt de notebook erbij gehaald en openbaren de geheimen van het redactiewerk zich één voor één op het TFT-scherm. De verschillende schermen worden enthousiast van de nodige commentaar voorzien.

Na een kort overzicht van het artikelaanbod voor het december nummer volgt een bespreking van de praktische zaken.

Tussen de regels door heb ik intussen al begrepen dat een "ik doe het" niet meer hoeft. Theo heeft, wat hem betreft, een opvolger gevonden.

Het is al na zeven wanneer ik De Wouw verlaat. De week nadien zie ik Theo terug bij de drukker om 'zijn' laatste nummer in te leveren.

De bespreking van de gekozen artikels verloopt vlot en na een uurtje staat de inhoud van de nieuwjaarseditie vast. Even later zijn de data voor de proef- en definitieve druk gekend.

Hoewel de liga al een jaar op zoek was naar een vervanger is het allemaal plots heel snel gegaan.

Tussen een eerste e-mail met de vraag wat de job inhoud en de taakoverdracht ligt nauwelijks een maand.

Na één dubbel met Theo wordt de kabel aangespannen, gaat het gas open en zijn we alleen weg.

Ik hoop dat ik dit met dezelfde gedrevenheid en met de hulp van het team dat ook Theo heeft bijgestaan, naar ieders tevredenheid kan waarmaken.

Waar 'ons' ligablad vooral nood aan heeft zijn de verhalen en foto's die de lezers toezenden. Zonder deze 'verhalen van eigen bodem' heeft een ligablad weinig zin van bestaan.

Het nieuwe seizoen zal ongetwijfeld een geschikte voedingsbodem zijn voor enkele boeiende verhalen.

Dat het niet steeds een +500 km vlucht in een of ander zweefvliegparadijs hoeft te zijn om een mooi of leerrijk verhaal op te leveren zien we al in dit nummer.

Het verhaal van een eerste solo of de gevoelens wanneer je – weer eens - de stekels van het stoppelveld tegen je enkels voelt kan ongetwijfeld menig lezer boeien. Zelfs uit het relaas van een incident -of erger- kunnen lessen getrokken worden.

Vertel uw verhaal dus niet enkel aan de bar maar zet het ook eens op papier.

Uiteraard is het geheel niet af zonder wat beeldmateriaal. Een originele foto of tekening, voorzien van een leuke of verklarende omschrijving, is dan ook steeds welkom op onze redactie.

Enjoy your flights,

Geert

But first we will have corned pasty pie !

Er zijn zo van die dagen... dat je gelukkig kan zeggen dat tot zijn niet zeer doet. Een normaal mens zou je al direct tot verklaren bij de gedachte alleen al. Dus, laat staan dat je je idee ook effectief ten uitvoer brengt. Waarover gaat het hier? Jawel, u leest het goed... zweefvliegen in Engeland!

"Het regent er altijd. Het eten is er niet te vreten. Ze rijden er aan de linkse kant van de baan. Ze betalen nog met hun eigen Britse Pond." En toch... eenmaal je er mee bezig bent, ligt alles vast nog voor dat je het goed en wel beseft.

Welnu, de vraag is dan wel waar je dan naar toe moet gaan. Vermits eind augustus – het moment van het inslaan van dat grandioze idee om in Engeland te gaan vliegen – het beste weer normaal gezien toch bijna voorbij is en het de eerste keer is dat ik naar Engeland ga om te zweefvliegen, besluit ik om het toch maar relatief dicht bij huis en het bij een weekendje te houden. Na wat over en weer zoeken op internet – www.glidering.co.uk – en wat oude edities van *Sailplane & Gliding* – het Engelse ligablad – te hebben doorgelezen, valt mijn keuze op de *Channel Gliding Club*.

Channel Gliding Club

Channel Gliding Club is een vrij kleine club van zo'n 30 à 40 zweefvliegpiloten. Het

vliegveld is niet meer dan een strook gras van zo'n 1100 meter lang op zo'n 75 meter breed dat door de club wordt gepacht van de Earl of Guilford (als een mens geen blijft weet met zijn grond). Op 10 minuten en evenveel kilometer van de ferry in Dover ben je er al. Fantastische vergezichten op het Kanaal, de Noordzee, het platteland van Kent... en soms zelfs de kust van Frankrijk, het is er allemaal gegarandeerd. Wegens praktische redenen wordt er enkel gelierd en mogen er slechts motorzweefvliegtuigen tot 1500cc motorinhoud opstijgen en landen. Met de lier haal je toch nog hoogtes tussen de 1000 en de 1800 voet (ruwweg zo'n 300 tot 550 meter).



Channel Gliding Club, ruwweg zo'n 10 kilometer ten noordwesten van Dover.

Na wat over en weer e-mailen, staat het vast: het weekend van 8 en 9 oktober 2005 zou mijn *Engels zweefvliegweekend* worden. Nog een ferry reserveren en 2 nachten in een

lokale *bed & breakfast* vastleggen en het aftellen kan beginnen. Met je Belgische zweefvliegvergunning kan je zonder enig probleem in Engeland vliegen. Je moet uiteraard eerst een vlucht met een lokale instructeur doen. Als de plaatselijke club akkoord gaat, mag je daarna zelfs solo vliegen met Engels geïmmatriculeerde toestellen. Het is dan natuurlijk vrij logisch dat je je lid maakt van de club, maar bijna alle Engelse clubs bieden een zogenaamd *reciprocal membership* aan. Voor slechts enkele Britse Ponden of in sommige gevallen zelfs volledig gratis, vlieg je daarna als buitenstaander aan clubtarieven (daar kan men in België nog eens wat van leren, zou ik zo durven denken). Bij Channel Gliding Club kost dit *reciprocal membership* je welgeteld 5 Britse Pond (zo'n 7,5 euro) per dag en je kan zo veel of zo weinig vluchten doen als je zelf wil. Per lierstart betaal je 6 Britse Pond (zo'n 9 euro); per minuut dat je vliegt, betaal je nog eens 20 pence (zo'n 30 eurocent). Naar Engelse normen is dit vrij weinig.

Vrijdag 7 oktober 2005

Dikke mist! "Ja watte, dat begint hier al goed." Ik zag zelfs het einde van de straat niet eens (nog geen 200 meter). Uiteindelijk zat er niets anders op dan te vertrekken en hopen dat het in Engeland wat beter weer was. Om 10 uur 's morgens was het dan zo ver, goed op tijd omwille van die dikke mist

en omwille van het feit dat enkelingen het absoluut nodig vonden om te gaan staken (met dat soort mensen weet je immers maar nooit). Richting de Belgische Kust werd het weer alsmat beter (heeft de weerman dan toch gelijk?). Na onderweg nog eens goed te hebben gewuifd naar de *broeders van liefde* (lees: de flikken) die stonden te flitsen – neen, niet met mij – was ik zonder problemen al om klokslag 12 uur in Calais. Wachten was dus de boodschap (wat je daar allemaal ziet...!). In Calais scheen de zon volop, met toch nog een wazige achtergrond. Om iets na 14 uur was het dan tijd om in te schepen en te vertrekken... richting Dover. Welgeteld zo'n 20 minuten later was het al tijd om van de ferry te rijden (voor de slimmeriken onder ons: je moet er dus wel degelijk een uur tijdsverschil bijtellen). Nog eens zo'n kwartiertje later lag ik al op mijn bed in een typisch Engelse bed & breakfast in Coldred. Voor die 5 huizen en die 2 paardenstallen die het dorpje rijk was, was er wel vrij veel verkeer (maar ja, het kan dan ook niet altijd meezitten, hé). Na 's avonds nog lekker en goed te hebben gegeten in een lokale pub/restaurant – *The Lydden Bell* voor de geïnteresseerden, een echte aanrader, maar voor de Kerstmenu zal je toch te laat zijn, vermits de eerste die avond reeds werd gereserveerd – en nog wat TV kijken, was het op tijd het bed in om 's anderendaags goed uitgeslapen te zijn.

Zaterdag 8 oktober 2005

Met de gastvrouw had ik afgesproken om tegen half negen te komen ontbijten. "Do you want a real English breakfast?" "Yes, I do." Ik zag het spek met eieren en de witte bonen in tomatensaus al voor me liggen (wat heb ik nu weer aangevangen?). "Here you are... your English breakfast." Het was dan wel zonder witte bonen in tomatensaus, maar het was toch goed! Na mijn buikje goed vol te hebben gegeten bij een zacht Engels muziekje en enkele spelende mussen en roodborstjes in de tuin, was het dan tijd om naar het vliegveld te vertrekken. "Channel Gliding Club... here I come!"

Tegen half tien reed ik het domein van de Earl of Guilford op. De eerste zandweg links... amai, wat is dat? Zelfs met de auto in *ralentie* zou je nog alles kapot hebben gereden. Hobbelig dat dat weggetje was. De Lilse Bergen waren er klein grut tegen. Na een kilometer en vijf minuten later stond ik dan uiteindelijk aan het clubhuis.

Het eerste wat eens mens doet op een nieuwe club, is kennismaken. Uiteraard kreeg ik veel vragen: waarom, hoe is dat bij jullie,... Mij leek dat vrij normaal – ik deed het zelf ook – en zo kreeg ik alvast een goed beeld van de lokale situatie. Ik moest toegeven dat iedereen zeer vriendelijk en zeer



Het clubhuis van Channel Gliding Club.

behelpzaam was. Gezien het feit dat Channel Gliding Club een club van en voor zijn leden is en waar alles vrijwillig wordt gedaan, verbaasde me dit niet. Iedereen – ook bezoekers – werd er als een *persoon* beschouwd en niet als nummer.

Het weer was... vrij winderig, maar het was nog wel vliegbaar. De zon scheen van tijd tot tijd, maar de bewolking hing bij momenten vrij laag, te laag om echt te kunnen vliegen. Uiteraard was er wel wat anders te doen, zoals het gras afrijden, het clubhuis stofzuigen, koffie en thee drinken,... Het weekend voordien hadden dieven/vandalen het blijkbaar niet beter gevonden om in het clubhuis in te breken – al een geluk was er niet al te veel verdwenen (onder andere twee walkie-talkies, maar de spiksplinternieuwe DVD-speler dan weer niet) – en ook in een hangar, waarbij zij de cockpitkap van een Ka-7 hadden ingeslagen. Die zaterdag werd door enkele clubleden de inmiddels gerepareerde Ka-7 terug naar de club gebracht en die hebben we dan ook maar ineens gemonteerd.

Om op de hangars terug te komen... Een ongelooflijk simpel systeem, maar het werkt wel! De hangar is in een kruisvorm opge-

bouwd. De voorste houten platen zijn onderaan allemaal gescharnierd bevestigd aan beton in de grond en kunnen daardoor naar buiten kantelen. Het zweefvliegtuig zelf wordt dan gewoon binnen en buiten gereden. Zo'n systeem is heel wat gemakkelijker dan met BO's te moeten werken, maar natuurlijk neemt zo'n systeem wel veel meer plaats in en krijg je minder zweefvliegtuigen weg gestapeld op een eenzelfde oppervlakte.

Aha! In de loop van de namiddag bleef de zon continu schijnen, maar het was ondertussen al vier uur, tijd voor... het voetbal. Engeland tegen Oostenrijk. De Engelsen moesten winnen om nog een kans te hebben om groepsleider te worden – wij Belgen moesten winnen om nog gekwalificeerd te geraken – en dat hebben ze gedaan met het kleinste verschil (in tegenstelling tot de Belgen). Twee blikjes Stella en één voetbalmatch later was het tijd om huiswaarts te keren (lees: naar het bed & breakfast verblijf). "Tomorrow it is going to be good." "Ik hoop het!"

Zondag 9 oktober 2005

Om half tien 's morgens stonden de meesten terug paraat op het vliegveldje. En, het was stralend weer. Er waren wel een paar sluierwolkjes, maar die zouden de pret zeker niet gaan bederven. Thermiek zat er van op de grond gezien ook niet echt in. Vliegen was een evidentie geworden die dag.

De twee Ka-7 toestellen werden buitengezet en gecheckt. De lier werd op zijn plaats gezet. Het was dus tijd om te beginnen. De eerste start van de dag is bijna een feit, maar op dat moment geloof ik mijn eigen ogen niet: wat is dat voor een manier om een lierstart te beginnen? Ongelooflijk simpel, maar het werkt wel! Als de piloot klaar is en



"All up!" De kabel is aangespannen en de lierman mag volgas geven.

wil vertrekken, sluit hij de cockpitkap en wordt de kabel aangepikt. De vleugels worden horizontaal gehouden en op dat ogenblik roept iemand met een fluo-gele ronde plank in zijn handen "all clear above and behind" en begint met die fluo-gele plank heen en weer te zwaaien (onderarms, langsheen zijn benen). Dit is het teken voor de lier om de kabel aan te spannen. Op het moment dat de kabel gespannen is, roept de persoon met die fluo-gele plank in zijn handen "all up" en vanaf nu zwaait hij bovenarms met die plank, boven zijn hoofd. Dit is het teken voor de lier om gas te geven. Een halve minuut later is het zweefvliegtuig *airborne*. Als je het ziet, geloof je je eigen ogen niet, maar ik durf gerust stellen dat er niet meer fouten gebeuren met zo'n systeem dan bij het gebruik van radiocommunicatie. Een nadeel is wel dat de lierman niet weet of er één of twee personen in een toestel zitten – eenzitters heeft de club momenteel niet – maar als iemand dan toch zijn eerste solovlucht moet doen, pak je toch gewoon je GSM en bel je doodeenvoudig de lierman op.

Een tijdje later is het mijn beurt. "First we are going to have corned pasty pie!" Wat mocht dat wel wezen. Het klonk niet veel belovend, maar het was wel lekkerder dan het er uit zag. Je kon het vergelijken met een croissant die gevuld is met fricassee. Een delicatessie voor de Engelsen; gewoon iets eetbaars voor ons. Een halve corned pasty pie later was het dan echt zover. "Just do as you would do in Belgium." Boven aangekomen op zo'n 1200 voet was het zicht geweldig. En jawel, het wou bijna nog gaan pompen, al was het wel maar een nulletje tot een negatief nulletje. Het uitzicht was zoals gezegd enorm: in het noorden de Noordzee met de monding van de River Thames en in het westen het platteland van het graafschap Kent met onder andere Canterbury. Het zuiden en het oosten werden ingenomen door het Kanaal en het Nauw van Calais.

Mijn eerste keer

Eerste Solo van Pieter

Het lag er al een eindje aan te komen. Zolang je met iemand achter je rug zit, weet je eigenlijk niet in hoeverre je zelf vliegt. En dan is het zover, je instructeur doet nog een landing met je, stapt uit en zegt dat de volgende op je eentje is. En dan, stilte... de zenuwen beginnen al te komen, diezelfde instructeur, Leon, geeft je nog de laatste raadgevingen en je brengt je toestel terug naar de startplaats. In mijn geval, zoals zoveel anderen met mij, was dat een Ka7.

Je komt terug op de startplaats, met je toestel en onmiddellijk komen er een aantal mensen rond je hangen, die je ook nog een



De startplaats met de plank waarop alle vluchten worden bijgehouden.

Magnifiek! Het weer was zelfs zo helder dat je de Franse kust kon zien liggen met onder andere de Cap Blanc Nez en de Cap Gris Nez. Je kon eveneens de ferry's de overtocht zien maken tussen Calais en Dover. Dover kon je uiteraard ook goed zien liggen tussen de rotsen door, met het bekende Dover Castle op de voorgrond. Channel Gliding Club pacht het vliegveldje van de Earl of Guilford, wiens groot uitgevallen stulpje en de bijhorende boerderijen eveneens goed te zien waren. Vele clubs die over vlak terrein vliegen, kunnen hun vingers aflikken aan de geweldige vergezichten die Channel Gliding Club heeft.

Tijdens mijn tweede vlucht, solo deze keer, was de opdracht om zo goed en zo kwaad als enigszins mogelijk foto's te nemen. Op zo'n moment had je gewenst dat je voor

eeuwig en altijd kon vliegen. Uiteindelijk was de thermiek die dag minder uitgevallen dan vooraf gehoopt, zodat het bij vluchten van 5 tot 10 minuten bleef. Na 5 vluchten en tegen vijf uur 's avonds was het weeral tijd om huiswaarts te keren, richting Vlaanderen deze keer. "Are you coming back?" Ik kon niet anders dan toegeven dat die kans vrij groot zou zijn. De aangename sfeer, de gezellige mensen, de prachtige omgeving vroegen immers meer van dat. Ik was en ben er dan ook vrij zeker van dat ze me daar bij de Channel Gliding Club nog zullen terug zien.

www.channelglidingclub.com

Johan Fransen (KACB)

aantal zaken willen meegeven. Gelukkig grijpt Leon in en jaagt de bende weg. Ik was hem dankbaar, want ik wilde me op mijn start concentreren en dan moeten ze niet te veel rond mijn oren beginnen te zagen.

Leon blijft bij me, maar zegt nu heel weinig. Hij snapt het wel. Hij helpt me in te stappen, reikt me de riemen aan en vraagt enkel of ik goed zit. Ik knik enkel en begin mijn check uit te voeren. Luidop, Leon volgt mee en vraagt tenslotte of ik klaar ben. Ik antwoord hem dat ik het hoop, hij glimlacht en doet teken aan de sleeppiloot. Mijn kap is al dicht en hij stapt naar het sleeptoestel toe.

Hij neemt het uiteinde van de kabel, haakt me aan en stapt resoluut naar de vleugeltip. De kabel wordt aangespannen en ik hoor enkel nog het geronk van het sleeptoestel. Remkleppen dicht, vleugel omhoog en dan... Gierende zenuwen, droge mond, klamme handen, zal het gaan of niet gaan? De sleeppiloot geeft gas en we beginnen te bollen, ik durf niet zijwaarts kijken, hoewel ik veel goesting heb om te kijken of Leon de vleugeltip nog vasthoudt... En ik vlieg, een half metertje boven de grond... Wachten, wachten tot de sleper vliegt en dan volgen... En ja hoor, we zijn weg. De sleeppiloot doet perfect zijn werk en overdrijft niet in het

bochtenwerk. Kalmpjes aan. De zenuwen zijn nu vergeten, want ik moet de sleper in de gaten houden. We komen op vierhonderd meter en ik neem de gele bol in de hand. Het toestel voor me waggelt de vleugels en klak, los. Ik vlieg alleen... Het is een rustige vlucht en ik ben ruimschoots hoog genoeg boven het aanknopingspunt. Nog een bochtje en dan maar in downwind. Alles ziet er goed uit en als ik in finale kom, zie ik beneden Leon omhoog kijken. De landing is natuurlijk niet perfect, maar als Leon uit de ophaalwagen stapt schudt hij mij de hand. Goed, onmiddellijk terug om de volgende te doen. De tweede verloopt op bijna dezelfde manier en als ik terug met de Ka7 aan de startplaats kom, krijg ik uiteraard de obligate emmer over mijn kop. Wat Pieter allemaal in het sop heeft gedaan, God mag het weten, maar het stinkt afschuwelijk. We gaan naar het terras om de slechte smaak door te spoelen, ik krijg mijn glas, maar niet de kans om het uit te drinken.

Leon komt me halen en zegt dat de Ka8 klaar staat. Ik kijk hem aan met een vragende blik en hij antwoordt me heel bedaard dat ik toch niet met een Ka7 op stage ga naar Frankrijk. Dus geen keuze, hij neemt me bij de arm en legt me, terwijl we naar de startplaats stappen, uit wat het verschil is met de Ka7. We leggen de Ka8 in piste en hij helpt me opnieuw om me klaar te maken. Ik doe de kap van de Ka8 dicht en de walm van mijn doopsop maakt me bijna miselijk. Als we na 5 minuten op 500 meter hangen, want de Ka8 gaat inderdaad veel vlotter dan de Ka7, zet ik het ruitje volledig open. Het is nodig, met die geur onder de kap. De landing is nu al stukken beter en Leon verklaart me goed om volgende week in Frankrijk met het toestel te vliegen. Alle administratie is in orde en met een lege portefeuille, stinkende kleren en een gelukzalige glimlach op de lippen rijd ik naar huis, in de late uurtjes, natuurlijk, of wat dacht je.

Volgende week naar Frankrijk, wat zal het daar worden?

Pieter Loman,
(VZP)

HENDRICKX GLIDERS

Importeur van



AMS-flight Apis M



TeST TST-10 M

- 15 m zelfstartende zweevers
- vleugels van 40 kg
- finesse 40
- 3,5 m/s stijgen met motor
- ULM vergunning

Jan Hendrickx

0494.22.32.86

www.hendrickx-gliders.be

Het hoekje van de boekenvreter

De boekenvreter is weer eens ontrouw aan zijn papieren vrienden! Vandaag bekijken we opnieuw een paar DVD's, vers van de pers. Toch raar hoe die schijfjes op korte tijd verandering gebracht hebben in de wereld van zweefvliegvideo's. Doorslaggevend is ongetwijfeld de moderne videocamera met kleine afmetingen. Je moet maar eens op Internet kijken hoeveel filmpjes er beschikbaar zijn om te downloaden. Computermontage is ook al toegankelijk geworden, en DVD-branders liggen voor het rapen. Zo blijven de nieuwigheden maar komen.

We beginnen met **Black Sands, White Wings**, een productie van Nieuw-Zeelander John Roake (bekend van de *Windborn*-video - info: videos@johnroake.com) onder regie van Peter Tait. Deze film toont hoe leden van de Auckland Gliding Club lange afstanden afleggen in hellingstijgwind langs de westkust van het noordelijke eiland van Nieuw-Zeeland, als de westenwind blaast. Drie zweefvliegtuigen zetten aan richting noord, een heen-en-terug van meer dan 200 km, meestal langs de niet al te hoge kliffen, vaak zonder enig strand om eventueel buiten te



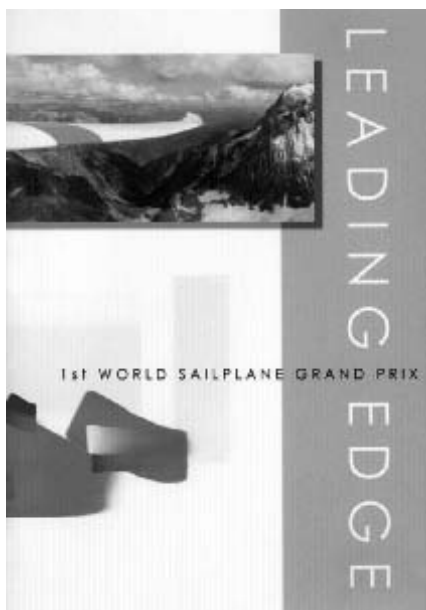
landen. Maar als de "roaring forties" blazen, dan kan je erop vertrouwen. En de dreigend zwarte hemel is hier eerder een goed teken.

Wie denkt dat alleen wij in Europa problemen hebben met luchtruim, heeft het goed mis! Om een brede riviermonding over te steken, mogen de zweevers niet hoger dan 1500 voet, omwille van Auckland TMA! Niet echt een comfortabele hoogte, maar onze

drie helden hebben genoeg aan 1200 voet... Als de wind echt goed zit, kunnen ze ook rakelings boven het zwarte strand vliegen, of zelfs even boven zee. Uiteindelijk landen twee toestellen terug in Auckland, terwijl het derde een beetje verder op het strand neerstrijkt.

Mooi filmpje, goed gemonteerd en met een niet te opdringerig commentaar. Het beeld is niet echt haarscherp volgens hedendaagse normen, het doet een beetje "VHS" aan, maar de beelden zijn adembenemend. Verder zitten er nog wel een paar schoonheidsfoutjes in, die enkel een haarklievende zweefvlieger zal merken: zo ziet men dezelfde Standaard Cirrus twee maal landen, de eerste keer op het vliegveld, de andere op het strand... Maar kom, we hebben echt van de film genoten!

Leading Edge - 1st World Sailplane Grand Prix is dan weer een volledig professioneel gemaakte film (beschikbaar via www.customflix.com) over de wedstrijd die te Saint Auban werd gevlogen in de zomer van 2005. Vlijmscherpe beelden, pittige



montage, commentaar met een didactisch tintje voor de leken, interviews van sommige deelnemers (piloten, maar ook ophalers), beelden vanuit de cockpit (o.a. van de nieuwe Diana 2 met side-stick), van op bergtoppen, vanuit een begeleidend luchtvaartuig, computersimulaties, noem maar op. Je krijgt een uitstekend sfeerbeeld van zweefvliegen op zijn best. Waarom krijg je dat niet eens te zien op TV?

Voor wie al gevlogen heeft in de Franse Alpen, is deze film een prachtige gelegenheid om aan anderen te tonen waarom hij/zij het daar zo fantastisch vindt. En voor alle anderen zou het een aanzet moeten zijn om het daar eens te proberen. Je raakt maar niet uitgekeken op dit prachtige berglandschap. De Écrins, Serre-Ponçon, de Parcours du Combattant... Natuurlijk moet je ook niet alles nadoen wat men je hier

toont... die scheervlucht van een Janus (of is het een Duo?) op een paar meter boven een gletsjer... waarschijnlijk in de Écrins... Mooi wel, natuurlijk, en leuk zeker!

En helemaal zonder schoonheidsfoutjes kan het ook niet, natuurlijk. Hier schuilt een addertje in een commentaar dat beweert dat zweefvliegen ressorteert onder "het Internationaal Olympisch Comité en zijn luchtvaarttak", de FAI! Tja, dat zouden sommige zweefvliegers wel willen! En je kunt natuurlijk ook zaniken over die beelden van open klassers en tweezitters in deze 15-meterklassewedstrijd. Maar genoeg gemekkerd, genieten is de boodschap.

Stéphane Vander Veken

Accidentrapportering: Ik ben gesprongen!

Aanloop naar de gebeurtenissen

Op zaterdag 16 juli kwam ik aan in Angers. Het plan was te blijven tot zondag 24 juli. Op zondag maakte ik een tweetal vluchten op ASK-21. Er waren geweldige vooruitzichten, ik ging immers gelost worden op mijn net aangeschafte open Cirrus.

Anderzijds waren de weergoden ons niet gunstig gezind. Op maandag, dinsdag en woensdag stonden we op onder een grijze hemel en het begon pas open te trekken naar 16u00. Daarenboven vernamen we dat de zweefvliegactiviteiten al gestopt moesten worden op donderdagavond daar er het volgende weekend een kunstvluchtwedstijd georganiseerd werd. Oeps, en het zweefvliegverlof diende nog gerentabiliseerd te worden.

Op dinsdag 19 juli kwam mijn partner/mede-eigenaar aan in Angers. Er werd afgesproken om op woensdag de Cirrus te monteren en er dan ook een vlucht mee te maken.

Op woensdagochtend werd de Cirrus gemonteerd door ons beiden. De verbindingen tussen de stuurorganen en de stuuroppervlakken werden door hem uitgevoerd en door mezelf gecontroleerd. Positieve check werd uitgevoerd en er waren geen opmerkingen. Het vliegtuig werd verder startklaar gemaakt. Batterijen werden geïnstalleerd en de parachute werd in de zever gelegd. Geen anomalieën werden vastgesteld. Het vliegtuig werd daarna in de rij wachtende zweefers gelegd.

Een eerste vlucht ging gemaakt worden door mezelf, dus ook mijn eerste vlucht op Cirrus. Het ging gebeuren onder een grijze wolkenhemel, lichte wind in de as van de

piste. Goede omstandigheden voor een eerste kleine vlucht. De voorvluchtchecks werden doorlopen – geen opmerkingen – gevolgd door de startprocedure. Alles verliep naar wens tot op 200 meter waar ik een vermogenverlies vaststelde. Ik legde de Cirrus onmiddellijk vlak, ontkoppelde en maakte een verkort circuit. Gezien het mijn eerste vlucht was, wou ik helemaal geen risico's nemen. De Cirrus vloog zoals men mij beschreven had en ik maakte een correcte landing. Ik plaatste me opnieuw in de wachttrij.

Wat later was er een tweede start voor mij. Echter, de radio functioneerde niet. Er werd een 'handheld' bijgehaald maar deze was 'low battery' zodat van uitzenden ook geen

sprake was. Een tweede 'handheld' werd erbij gehaald maar ook dit liep verkeerd af. Daarop werd de Cirrus uit de wachttrij gehaald teneinde de radio te herstellen.

Door vochtigheid had de radio het in het verleden ook al laten afweten. Wat laten drogen zou soelaas brengen. Daarop werd ons getoond hoe het instrumentenbord te demonteren en door een derde persoon hoe de radio eruit wordt gehaald. Echter, de knop voor het kompas brak af. Ondertussen ben ik vertrokken om een sleutel voor de montage van het instrumentenbord. Die vond ik in de franse kabelwagen. Voor het uithalen van de radio ben ik nog eens een sleutel gaan halen op de camping. Ondertussen was een vierde persoon met



een multimeter gekomen voor het uitmeten van de antenne. Zijn verdict was dat de antenne in kortsluiting lag. Hetzelfde probleem als hij had het jaar voordien. Dus niet de radio. Daarop ben ik terug gegaan naar de camping voor het halen van een antenne van een 'handheld' teneinde de goede werking van de radio te controleren. En inderdaad, de radio functioneerde. Restte ons nog de herstelling van het kompas en het installeren van een tijdelijke antenne. Voor het eerste ben ik terug gegaan naar de camping om nog wat bijkomend gereedschap. Voor het tweede ben ik eerst naar onze Franstalige collega's gegaan die me wisten te vertellen dat ik er één kon lenen uit hun magazijn. De toestroom hielt niet op en een vijfde persoon was erbij gekomen. Toen werd verteld dat de antenne in de staart zit en niet hersteld kan worden. Er diende een nieuwe antenne geplaatst te worden. Dit gingen we na onze periode in Angers doen. Eerst werd het kompas hersteld en daarna werd een tijdelijke installatie van een antenne gemaakt in de Cirrus. Omstreeks 20:00 was dit achter de rug en werd de Cirrus terug in piste geplaatst voor het uittesten van de constructie. Ondertussen was de zon van de partij, was de wind omzeggens gaan liggen, maar zat niet meer recht in de as van de piste (hoek van +/- 45°). Wel was ik al die tegenslagen grondig beu. Ik vroeg me af of er wel een einde zou komen aan al die tegenslagen. Wist ik veel dat al het voorgaande klein bier was in vergelijking met wat nog moest komen. Ik was ook gebrand om nog eens te kunnen vliegen met de Cirrus. Ik liep over van goesting en niets ging me nog kunnen tegenhouden. (Dat de stabilo gedemonteerd geweest was en na het terugplaatsen niet gecontroleerd werd, wist ik niet.)

Relaas van de vlucht

Ik stapte in en doorliep de voorvluchtcontroles: remkleppen werden uitgekapt en bekeken, instrumenten gecontroleerd, stuurorganen werden gecheckt op vrijheid van beweging, trim werd neutraal geplaatst, gordels nog eens aangespannen, cockpitkap geplaatst en ik was klaar voor de startprocedure. Die liep ook niet van een leien dakje daar onze tijdelijke radioconstructie het liet afweten met betrekking tot contact met de lier. Met behulp van de radio op de startcaravan werd de procedure verder afgewerkt.

Met de stick neutraal vertrok ik. De Cirrus begon snelheid te maken, kwam van de grond en richtte zelf zijn neus in de lucht. Mijn eerste reactie was er één van ongeloof. Ik had de stick nog niet naar achter getrokken en de neus ging onmiddellijk de lucht in. Ik duwde de stick volledig naar voor, zonder resultaat echter. Ik begreep onmiddellijk dat ik een probleem met het



hoogteroer had en dat het vliegtuig in feite niet te vliegen was. Ondertussen begon de Cirrus zijn stall-speed te bereiken en begon te "zwalpen" aan de lier. Hier dacht ik voor de eerste maal dat ik het niet ging overleven. Ik heb toen ook onmiddellijk de beslissing genomen om door te gaan met de lierstart (zeker niet te ontkoppelen), zo hoog mogelijk te komen en er dan uit te springen. Ik kreeg de Cirrus terug gestabiliseerd aan de lier. Het voetensteur reageerde correct evenals de rolroeren. De stick had ik onmiddellijk naar voor geduwd en in die positie heb ik deze de ganse klim gehouden. Snelheid bereikte een 110 km/h wat de ideale snelheid is voor een lierstart van een Cirrus. Ondertussen doorliep ik in gedachten wat de volgende stappen waren om mezelf te redden. En was ik bang aan het wachten op het ontkoppelen van de lier. Ik hoopte ook op een goede hoogte. Het was wel een zeer steile klim.

Bij het ontkoppelen, op ongeveer 400 meter, richtte de neus van het vliegtuig zich onmiddellijk op (stick volledig naar voor) en gezien ik ook reeds de beslissing had genomen om te springen heb ik niet gewacht. Onmiddellijk heb ik de cockpitkap ontgrendeld en afgegooid. Daarop heb ik mijn gordels losgemaakt en visueel geverifieerd of de goede waren losgemaakt. Hoe ik mijn benen vanonder het dashboard heb gekregen weet ik niet meer. Ik plaatste mijn beide benen aan de linkerkant uit de cockpit en wou me eruit laten vallen. Ik keek naar de vleugel en de grond en realiseerde me dat ik hoog genoeg zat voor een parachute-sprong. Echter, ik had dan geen enkele controle meer over de Cirrus. Gezien zijn bewegingen en de bijhorende G-krachten werd ik – met beide benen buiten – terug mijn stoel ingetrokken. Ik besepte dat als ik nu in een vrille was terechtgekomen ik waarschijnlijk niet meer de zwever zou kunnen verlaten en er in ging sterven. Ik had ook

geen enkel benul meer wat voor bewegingen de Cirrus nu aan het maken was. Ik voelde een vermindering van de G-krachten en wist dat ik er nu onmiddellijk uit moest. Angst om te springen heb ik niet gehad, integendeel.

Ik ben eruit gegaan, heb de romp gezien en dan heb ik onmiddellijk naar de rode hendel gegrepen en – in twee tijden – eraan getrokken. Onmiddellijk opende de parachute zich. Ik heb omgekeken en zag dat de Cirrus in een platte vrille was terechtgekomen. Ik hing ook boven het bos en keek rond om te kijken of ik naast de bomen kon terecht komen. Dit was hopeloos. Bij het naderen van de bomen heb ik mijn benen opgetrokken en in foetushouding heb ik enkele takken geraakt. Ik wou ten alle tijde vermijden van recht tegen een boomstam te smakken. Ik ging dus een boom in, hing stil en viel onmiddellijk naar beneden (een tweetal meter). Ik stond op en gespte mijn parachute los. Daarop ben ik te voet teruggekeerd naar het vliegveld om iedereen te verwittigen dat ik nog leefde.

Nazorg en afhandeling van het accident

Ik kwam terug aan het vliegveld en zag onze voorzitter die op me kwam afgelopen en me omhelsde. Dit gaf een ongelooflijk goed gevoel. Ik ontwaarde nog enkele clubleden die kwamen afgelopen. De ambulance kwam ook aangerezen, maar voor de rest was omzeggens iedereen mij aan het zoeken in het bos.

Ik werd in de ambulance gewerkt, plat op een brancard, mocht van de gendarmerie in het zakje blazen en er werd naar mijn persoonlijke gegevens gevraagd. De persoon die de stabilo er verkeerd heeft opgeplaatst kwam in de ambulance. Hij heeft onmiddellijk gezegd dat hij dolblij was mij levend terug te zien daar hij anders een dode

op zijn geweten had; hij vertelde ook dat hij dacht de stabilo correct geïnstalleerd te hebben, maar dat dit niet het geval was en er geen check was geweest.

Dit is enorm belangrijk voor mij geweest; ik bleef met geen vragen zitten en ik waardeerde de eerlijkheid. Wrok of haat voel ik dan ook niet en wil ook niet dat dit zich zou ontwikkelen, integendeel.

Na het hospitaalbezoek, waar ik overigens goed werd bevonden, zijn we teruggekeerd naar de camping waar omzeggens iedereen nog op mij aan het wachten was. Dit zijn zeer belangrijke momenten waar ik zeer veel aan gehad heb. Ik had behoefte om mijn verhaal te doen.

Met een viertal personen hebben we dan nog een tweetal uren verder gebabbeld.

's Anderendaags (donderdag 21 juli) werd ik gevraagd om samen met de gendarmerie en iemand van het BEA naar het wrak te gaan voor de vaststellingen. Daar aangekomen zag ik een surrealistisch beeld. Een omzeggens volledig intacte zwever temidden van het bos. Eerst werd gevraagd naar een aantal algemeenheden waarop werd gevraagd naar mijn concrete bevindingen en dit te tonen aan de Cirrus. Bij het bespreken van het hoogteroerprobleem ben ik dan ook onmiddellijk gaan kijken naar de vasthechting van het hoogteroer en heb vastgesteld dat beide hoogteroerdelen rusten op de "overbrengingspinnen". Normaliter dienen deze "pinnen" in de "U-vorken" van de hoogteroerdelen geschoven te worden. Er werd mij gevraagd om de stabilo te demonteren en éénmaal een correcte installatie te tonen, met de bijhorende beweging van de stick en uitslag van de roeren en éénmaal een slechte installatie, opnieuw met de beweging van de stick en de "gevolgen" op de hoogteroeren.

Daarna werd teruggegaan naar de camping. Ik had nog steeds een zeer grote behoefte om mijn verhaal kwijt te kunnen. Steevast vond ik een luisterend oor. 's Namiddags heb



ik dan een vlucht gemaakt op de ASK-21. De eerste fase van een nieuwe "confidence building" was begonnen. Daarna werden we verwacht bij de gendarmerie voor een verhoor / afleggen van een verklaring.

Op vrijdag zijn we het zweefvliegtuig gaan demonteren en de parachute gaan recupereren. Omstreeks de middag ben ik met twee clubleden richting huiswaarts vertrokken.

Steevast vond ik een gesprekspartner. Ik had er ook behoefte aan. Ik merkte telkens ook de volwassenheid waarmee gesproken werd.

Aandachtspunten (willen we dergelijke zaken vermijden)

Ik was gebrand om te vliegen en die radio moest en zou hersteld worden; hier en nu onmiddellijk.

Ik werd ook door een resem collega's geholpen. Hoewel er het ene kleine incident na het andere was, bleven we de ingeslagen weg verder bewandelen. Ik moest en zou gaan vliegen. In feite een ongezonde situatie.

Had er gewoon iemand op de rem gaan staan, dan had het accident zich niet voorgedaan.

Haast en spoed is zelden goed, wat weer maar eens bewezen is.

Ik was continu aan het pendelen tussen de camping en de zwever. Een overzicht had ik niet meer. Ik wist wat ik had gedaan, maar dit was dan ook alles.

Als je samen werkt, dient één persoon continu geïnformeerd te worden over de diverse werken. Eén persoon en niet een resem die elk hun eigen ding komen doen. Stap per stap en niet tegelijk. En die één persoon blijft bij het vliegtuig. Hij is immers verantwoordelijk.

Indien er belangrijke handelingen (ontkoppelen van stuurorganen of stuurvlakken) of belangrijke herstellingen uitgevoerd worden dan dient er opnieuw een voorvluchtinspectie te gebeuren, en zeker een positieve check. Bij de militaire luchtvaart (daar haal ik de mosterd) leiden dergelijke werken tot een "red cross" – het vliegtuig is niet meer luchtwaardig. Dit kan enkel teniet gedaan worden door twee personen, één die de taken uitvoert (terug in orde

brengen) en één die het verifieert. Ik beseft ook wel dat een zware administratieve rondslomp niet mogelijk is bij het zweefvliegen, maar er zal toch iets gedaan moeten worden.

Aandachtspunten (positieve die zeker benadrukt dienen te worden)

De lierman heeft rustig verder blijven lieren. Dit is mijn redding geweest. Ik had de beslissing genomen om niet te ontkoppelen maar om zo hoog mogelijk te klimmen. Door zijn correct gedrag heb ik mijn doel bereikt. Je zou kunnen stellen dat dit sowieso dient te gebeuren, maar ook hij kan "blokkeren" of zelf toch een "initiatief" nemen.

Enkele weken geleden zei mijn hoofdinspecteur me dat het voldoende beheersen van de ASK-21 niet voldoende was voor mij. Hij verlangde meer van me. Pas dan zou ik solo mogen gaan op de Cirrus. Ik had me deze juist aangeschaft en ik was mijn tijd aan het verdoen met dubbels op ASK-21, waarbij werd opgemerkt dat het koordje toch niet volledig recht in het midden hing. Ben ik gelukkig dat voldoende niet genoeg was en dat het koordje zeker in het midden dient te staan. Nu realiseer ik me dat deze vereisten er toe hebben bijgedragen de zwalpende Cirrus recht te krijgen aan de lier.

De parachute wordt nog al te vaak gebruikt als ballast of kussen en wordt gewoonlijk niet zo respectvol behandeld op de startplaats. Die parachute heeft nu wel mijn leven gered! Een correct gedrag tegenover dit overlevingsmaterieel is meer dan nodig. Deze weg zijn we begin dit jaar ingeslagen en dient nu ook verder en dieper bewandeld te worden.

Ook het dragen van de parachute zou verplicht moeten worden. Jezelf alle kansen op overleven ontnemen is, hoe klein dat die kansen ook zijn, stom.

Ik had – dankzij mijn Para B - brevet – een viertal sprongen achter de rug. Dit heeft voor mij de beslissing vereenvoudigd. Niet iedereen heeft deze ervaring achter de rug en zal dus niet met "hetzelfde gemak" deze beslissing nemen. Ook hier zouden de piloten verder geïnformeerd moeten worden.

De nazorg door de collega's is van kapitaal belang. Ik denk niet dat men echt beseft wat dit voor mij betekent. Psychologisch is het een zeer zware dobber voor mij. Ik sta er mee op en ga er mee slapen.

Je verhaal kwijt kunnen is van fundamenteel belang. Daarom ook dat ik zeker niet direct naar huis wou gaan, maar dat ik dit samen met alle anderen wou bespreken.

Bedankt aan de clubleden en doe zo voort.

Hjalmar Boudry (VZP)

De testpilot: USB to Serial adapter

Uw logger aansluiten op een USB-poort

Steeds meer laptops en zelfs al een groot deel van de nieuwe desktop PC's beschikken niet langer over een seriële ingang.

Vaak bieden zakelijk gerichte merken zoals Dell en HP nog een business-line aan die iets minder vooruitstrevend is en waar wel nog een seriële poort aanwezig is. Helaas voldoen die dan vaak niet of in mindere mate aan onze multimedia wensen.

Om onze loggers te kunnen aansluiten op laptops zonder seriële ingang bestaan er "USB-Serial" adapters.

Deze aanpasstukken maken het mogelijk seriële toestellen aan te sluiten op een USB-poort.

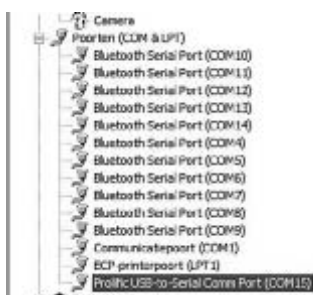
Ze zijn in verschillende kabellengtes via diverse kanalen verkrijgbaar. Aangezien de interface kabel bij de volkslogger ruim lang genoeg is heb ik gekozen voor een compact model dat gewoon de USB- en seriële stekker verbindt. Kostprijs ca € 14,-. (<http://www.haid-services.de>)



Naast de stekker zelf is er een bijhorend stuurprogramma nodig dat de omzetting in goede banen moet leiden.

Het stuurprogramma wordt ofwel meegeleverd of kan (gratis) van het net gehaald worden.

De installatie zelf verloopt moeiteloos. Van zodra de adapter wordt ingeplugd herkent XP de nieuwe hardware en vraagt naar het stuurprogramma. Na het doorlopen van de installatieprocedure moeten we even langs het apparaatbeheer waar de instelling van de com-poort moet aangepast worden.



De driver werd door XP geïnstalleerd op COM15. COM15 is echter niet aanspreekbaar met Strepla. Daarom moest de com-poort aangepast worden naar een waarde binnen het instelbereik van Strepla. In mijn geval

was COM2 vrij. Onder geavanceerde instellingen kan de COM-poort gewijzigd worden.



Na instellen van COM2 het apparaatbeheer afsluiten en Strepla openen.

Met F8 of via menu de loggerinterface openen en ook hier COM2 aanduiden als COM-poort

Het downloadbare zip-bestand bevat naast de stuurprogramma's voor XP, 98, Me en 2K ook een goed uitgewerkte installatiehandleiding en een uninstall-file.

Eens geïnstalleerd kan de logger, net zoals dat met een seriële aansluiting het geval is, aangesloten worden. Heb de adapter vorig seizoen zowel op laptop als desktop PC gebruikt en geen bijzonderheden vastgesteld.

De overdracht zelf is niet spectaculair snel maar dat ligt dan weer aan de seriële interface van de logger zelf.

Geert

Van "zögling" tot "eta"

Een mooie ochtend in augustus....en de passie van de zweefvlieger met de meeste lentes.

's Morgens telefoneren we naar mijn grootouders, Karl en Gella Van Dommelen, met de vraag of ze zin hebben in een uistapje naar keiheuvel en een etentje in "de Kei".

Ze hebben beiden samen dagen, weken, maanden, jaren, op en rond zweefvliegvelen gehangen. Of ja, hoe moet je een zweefvliegcarrière van een schitterend koppel samenvatten? Van "zögling" tot "eta", ja dat is een heuse ontwikkeling, dus dat zegt al wel wat over iemands zweefvliegcarrière. Niet gedreven door prestatiedrang, maar gedreven door de passie om te vliegen, met steeds beter wordende zweefvliegtuigen. En samen met een gezin. Het actief vliegen is ondertussen niet meer mogelijk maar de passie voor het zweefvliegen, die is er nog steeds.

Na een uurtje arriveren we in keiheuvel en worden we met de hele familie in de watten gelegd in "de Kei". Het weer ziet er stralend uit, de zwevers staan opgelijnd en vertrek-

ken één voor één. Een hapje eten, een slokje drinken, een zwever die overvliegt, dit alles op een zonovergoten terras, zalig!

Als de heerlijke maaltijd langzaam aan op zijn einde loopt en de cumuli talrijk op het toneel verschijnen, vraag ik voorzichtig aan mijn grootvader: "wat denk je, zin in een vluchtje?"

Wat toen volgde sprak boekdelen!



Karl en Gella

Foto door : Annemie Buffels

Twee fonkelende ogen kijken mij aan. En zonder twifelen, met een stralende glimlach, volgt er een: "ja, jaja als dat kan heel graag". We vragen aan de chef de piste of er eventueel nog een startje in zit voor mijn grootvader, erevoorzitter van KAZM. En jawel! gelukkig was er nog een zitje vrij in de Twin Astir. Met zijn 93 lentes, vertok hij voor een overheerlijke vlucht.

Nog steeds even veel genietend van elke minuut in de lucht. Spontaan elk belletje benutend, voelde hij zich opeens weer half zo jong. Ook al is hij in België ondertussen de zweefvlieger met de meeste lentes, aan passie ontbreekt het zeker niet.

Karl Van Dommelen III

Outback Shootout 2004, Tocumwall, Australia

Van God ben ik nog steeds niet overtuigd, maar het aards paradijs bestaat wel degelijk. De Murray river, ten noorden van Melbourne, scheidt de bewoonde wereld van gliders' paradise. En juist op deze rand ligt een lap grond waar menig vliegerhartje sneller van gaat slaan: een oude militaire vlieghaven omringd door gigantische hangaars waar ooit enorme Liberator bommenwerpers in hebben gestaan. Gelukkig zijn de militairen vertrokken, en worden de hangaars nu voor andere doeleinden gebruikt. De ene zit barstensvol met graan, de andere bevat een collectie van jachtvliegtuigen die zelfs te antiek waren geworden voor de luchtmacht van Singapore en weer een andere is nu een werkplaats waar ook een exotische jet-zwever staat (een caproni/calif). Maar gelukkig behuist er één ook een club die onder zweefvliegers synoniem is geworden voor het vliegveld en het naburige dorpje Tocumwall: Sportavia.

In de hangaar staan de mooiste zwevers, de omringende gebouwen doen dienst als briefingzaal, clubhuis, sunroom, 'Bomber Bar' (een mooi restaurant met heerlijk eten) en gastenkamers. De staff bestaat uit mensen met één doel: andere zweefvliegerfanaten de mogelijkheid bieden om te kunnen zweven over één van de mooiste plekjes aarde.

Toen me vorig jaar de kans werd geboden om daar als gast van Ingo Renner 14 dagen in een DuoDiscus aan een wedstrijd te mogen deelnemen, was er geen haar op mijn hoofd dat er aan twijfelde om de studies even aan de kant te schuiven. Een paar maanden later was het zo ver...

Regendruppels met een halve centimeter doorsnede waren het eerste wat ik zag toen ik op 12 november uit een Boeing 757 stapte. 'It's always raining in Melbourne' kreeg ik later te horen. Maar niet 150 km meer in het binnenland. De verandering in weer die ik op de treinreis door het typische Australische landschap meemaakte is ongeveer te vergelijken met het verschil tussen België op zijn slechtst, en centraal - Spanje op zijn mooist. En zo zou het blijven, voor de volle 2 weken.

Na aankomst in Tocumwall, werd ik door gastvrouw Ritz direct ingekwartierd in een mooie kamer, en maakte ik kennis met de legende Ingo Renner, die me de volgende weken exclusief ter beschikking zou staan. Hij maakte zich juist klaar voor een namiddags vluchtje in een nimbus 3, om nog enkele uurtjes toe te voegen aan de 600 die hij dit jaar reeds had bijeengevlogen.

Practice Days:

14 november was de eerste vliegday. Naar Australische normen zeer matig weer, maar ideaal voor een eerste kennismakingsvlucht met Ingo and Duo (een onafscheidelijk koppel). En natuurlijk ook omgekeerd. Wat me direct opviel waren de rust en zekerheid in zijn beslissingen, die je het vertrouwen geven dat je bij de juiste persoon zit om iets bij te leren.

Iedereen die voor de eerste keer opstijgt in Australië krijgt een gevoel van "nederigheid". Dit is misschien niet de beste omschrijving, maar een zicht van 150+km zorgt voor een adembenemende blik waar je even

stil van wordt. Kilometers lange velden, dorre desolate landschappen doorkruist door enkele vruchtbare creeks...265 km aan 84 km/h. Mooi begin.

15 november: kennismaking met het gewone Australische weer. Mooie wolken (2000 meter), sterke thermiek, grote afstanden. De opgegeven proef was klein gehouden omdat het een oefendag was. We hadden na de maximale afstand van de AAT (440 km) nog tijd genoeg over om er 604 km van te maken. Wow?!

Het echte werk:

16 november: begin van de officiële competitie. Een klein maar sterk en internationaal deelnemersveld zal voor het nodige weerwerk zorgen. De droge 'continentale' lucht zorgt voor blauwthermiek, een weertype dat we nog regelmatig zouden terugzien. Een groot geluk, want zoals vele anderen voelde ik mij hiermee niet op mijn gemak. Onterecht! Want blauwthermiek is leuk en de vuistregels zijn gemakkelijker dan bij wolken. Dit weertype is een specialiteit van Ingo, en enkel op dit vlak al, heb ik enorm veel bijgeleerd.

De 5-meters werden afgewisseld met enkele lage spannende punten, en we behaalden een 3e dagplaats (370 km aan 86.1 km/h).

17 november: Cirrus uit het zuiden zorgde voor een minder optimale ontwikkeling van het weer. Toch een relatief hoge basis en sterk stijgen. Omdat we voor afstand waren gegaan in de plaats van snelheid (de gehele wedstrijd bestond uit AAT's), en het niet-voorspelde cirrus veld zorgde voor problemen op het laatste been waar zweefvliegers soms mee te maken krijgen: een vroegtijdig ophouden van de thermiek. Vanaf 300 meter boven grond nam Ingo over, en toonde een staaltje vakmanschap. Dankzij uiterst geconcentreerd vliegen bracht hij ons in het bereik van het vliegveldje Dennilquin, en op aanvucht van toverde hij 0.1 m/s uit het niets. Gelukkig werd dit snel beter, en zonder problemen geraakten we thuis. Een 4e dagplaats en 544 km aan 91 km/h.

18 november: Aangezien we niet dezelfde problemen wilden hebben als de dag voordien, kozen we nu niet voor de grote afstand (er was weer dreiging van cirrus uit het zuiden). Een juiste keuze, indien de grondtemperatuur niet van een voorspelde 33°C naar 39°C was gestegen. Dit had een dramatische stijging van de basis (bijna 4000 meter) tot gevolg. Het resultaat was onze minst goede dagplaats: 5e met 308 km en 102.5 km/h.



Tocumwall dorp en vliegveld

19 november: De weersvoorspellingen waren niet zo uitmuntend en we kregen een welkome dag vrijaf (de hoge temperaturen maken het zweven in competities wel vermoeiend). Jari Julin vloog in de namiddag nog snel een 300 km!

20 november: Uiteraard weer een vliegdag. Tijdens de vlucht werd het weer beter als aanvankelijk voorspeld en maximale afstand (423 km) bleek geen probleem te zijn aan bijna 100 km/h.

21 november: Australia, the beautiful!!!! Een vroege start, goede thermiek, mooie wolkenstraten en een heerlijke final glide na een dag hard werk. Dit is zonder twijfel één van mijn mooiste vluchten ooit. En zeker de langste: 767 km aan 97 km/h!!! En een derde plaats.

22 november: Door een vroegtijdig stoppen van de thermiek moesten we 's avonds na 100km ploeteren onze eerste buitenlanding maken, 40 km van Tocumwall. Velden genoeg, en ook van grote onvergelijkbaar met wat we hier hebben. Wij kozen voor een afgelegen weg, en toen we de kap openden, stopte er al een auto om te vragen of de wind op was. "No worries!" En een half uurtje later werden we weer opgesleept. 3^e plaats met 441km aan 78 km/h.

23 november: Net dat tikkeltje te veel willen! Daags na een buitenlanding terug op 11 kilometer buitenstaan is een jammere zaak. Maar 562 km en een dagoverwinning maken veel goed.

24 november: Een korte AAT task werd uitgezet op vraag van de vermoeide piloten (dit is alweer de 5e vliegdag op rij). Deze keer



Buitenlanding op een weg, wachtend op de sleper



5,5 m/s op 3300 meter in het rechtdoor vliegen, en het mooiste staat ons nog te wachten

terug blauwthermiek, en na een bijna perfecte run met achteraf gezien één kort oponthoud door gebrek aan een overschot aan hoogte, zorgden voor een snelheid van 107.6 km/h over de maximale afstand van 341km.

25 november: Weer een ongelofelijke dag in het paradijs. Enorm krachtig stijgen brachten ons vlot tot 330 km van het thuisveld, vanaf dan werd de thermiek minder en Ingo's strategie om nog verder te vliegen tot de eerste goede thermiekbels leverde succes op toen we op 350 meter boven grond een 3,5 meter vonden. Een vlotte terugvlucht en wederom een heerlijke final sloten een prachtige dag af met 709 km aan 92 km/h (2e plaats).

26 november: Het lichaam is moe van 11 dagen vliegen, maar de geest zet door. Dit is de voorlaatste dag van een ongelofelijke periode, en wederom: wat voor één! 5 m/s was geen uitzondering op het beste gedeelte van de dag. En weer meer dan 7 uur vliegen. 732 km aan 109 km/h was de beloning.

27 november: Het mooiste bewaren tot het laatst! Na een ongelofelijke tijd was het moment aan gebroken voor de kers op de taart. De dag begon matig, in vergelijking waar we de vorige dagen mee verweend waren. Een gedeeltelijke altocumulus-afscherming, zorgde voor lange glijstukken en 'zwakkere' stijgen. Gelukkig was de basis redelijk hoog zodat de gemiddelde snelheid toch nog op een 80 km/h lag voor de eerste 200 km. Daarna kwamen we in een andere wereld. Het aanvankelijke blauwe werd verdreven door wolkenstraten, de basis steeg tot 4000+ meter. En letterlijk elke thermiekbels was een 10+knotter (5,5+m/s). Over de laatste 400 km van onze vlucht haalden we

met de Duo 140 km/h. Ingo zei achteraf dat hij in de 30 jaar dat hij in Australië was zelden zo'n weer als de laatste uren van de vlucht had meegemaakt! 614 km aan 121 km/h was het uiteindelijke resultaat. Amazing...

Nu werd me daar en ook in België regelmatig gevraagd wie er eigenlijk vloog, en mijn antwoord is altijd: ik deed 90% van het 'sturen'. Maar het echte 'zweven' werd natuurlijk vanuit de instructor's seat gedaan. Het uiteindelijke resultaat over alle 11 wedstrijddagen was een 1^e plaats tegen een aantal veruit superieure vliegtuigen (er werd geen handicap gebruikt) met goede piloten. Het officiële resultaat (men schrapte de slechtste 2 dagen om een rustdag in te bouwen voor wie dat wil) was een mooie 3^e totaalplaats.

Een samenvatting in statistieken die de werkelijkheid nooit kan samenvatten, maar die toch een indicatie is, heb ik voor de website www.sportavia.com.au geschreven:

We've flown far (3x700+, 2x600+, 2x550+,...) and fast (121 km/h), we have had all kinds of weather (blue in all kinds and colours, and also nice cloudstreet racing days with cloudbases up to 15000 ft). Every day was a flying day (even the very welcome rest day). This truly is gliders paradise.

I wasn't invited to have fun, but I'm so very sorry, it turned out that way. I wanted to thank everybody who had a part in giving me this incredible chance, and a special thanks to Ritz, the whole Sportavia team, and of course my teacher, Ingo. Thank you so much guys.

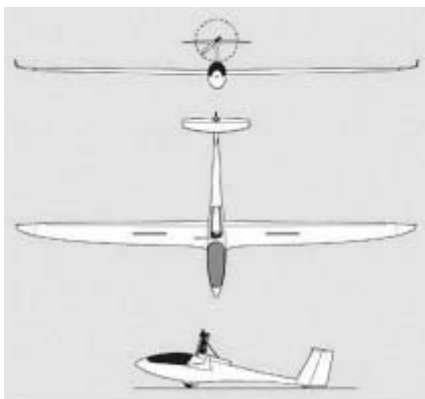
Tijl Schmelzer

Zweefvliegtuignieuws

Alisport

De ULV-zelfstarter Silent krijgt een opvolger: de Silent 2 Targa. De karakteristieke één-bladschroef uit koolstofvezel wordt aangedreven door de 28 pk ééncilinder tweetaktmotor "Alisport A302efi". Ten opzichte van zijn voorganger heeft de Targa een spanwijdte die vergroot werd tot 13,3 m, een nieuwe elliptische vleugelgeometrie en verticale winglets. De vleugelstructuur bestaat grotendeels uit koolstofvezel, en de liggergordingen uit gepultrudeerde koolstofstaven. Het hoofd wiel is nu intrekbaar. Deze wijzigingen en vele detailverbeteringen zouden een glijhoek van 1:40 bij 90 km/h mogelijk maken.

Meer info op http://www.alisport.com/eu/eng/silent2_targa2.htm



DG Flugzeugbau

Op 10 januari 2006 verleende EASA de typegoedkeuring voor de DG 808 C en DG 808 C Competition, nog voor deze nieuwe versies hun eerste vlucht maakten! Het toestel kreeg voornamelijk wijzigingen die de veiligheid en het gebruiksgemak verbeteren: vereenvoudigd motorbeheer, overtrekverklapper, optisch en akoestisch alarm voor hoofd wiel en remkleppen, opnieuw versterkte cockpit, verbeterd, geveerd hoofd wiel, enz. De eerste leveringen zijn voor deze herfst gepland.

DG werkt ook aan het productierijp maken van de LS-10 in 15- en 18-meterversies. Er werd lang nagedacht over de beste plaats om de vleugel te delen. Uiteindelijk werd besloten de halve hoofd vleugel een spanwijdte te geven van 7 m, met opsteektippen van 0,5 m en hoge winglets, en/of 2,0 m en typische LS winglets. De productie van het serienummer 2 is begonnen. De voornaamste verschillen met het prototype zijn: voorbereiding voor een thuisbrengmotor (dit zal voor alle toestellen het geval zijn), vervanging van de "hielremmen" door een koppeling van de trommelrem met de remkoppeling.

Diana

In Bielsko-Biala is de serieproductie begonnen van de Diana 2. Het prototype bleek zeer onstabiel in de startrolfase met volle ballasttanks (240 liter water voor 182 kg leeggewicht!). Vanaf het serienummer 2 zou dit probleem gecorrigeerd zijn door verplaatsen van het hoofd wiel. De zichtbaarheid in vlucht is uitstekend, maar bij de start niet optimaal vanwege de hoge neusstand. Voor de rest is het toestel eenvoudig te vliegen en heeft zeer goede langzaamvlieg-eigenschappen.

Flarm

De "poor man's ADS-B" is een daverende successtory aan het worden, zeker in de Alpen, waar de meeste clubs hun ganse vloot uitrusten en soms hetzelfde eisen van bezoekers. Naast het basistoestel (<http://www.flarm.com/product/index.html>), de externe display en andere accessoires (<http://www.flarm.com/product/thirdparty/index.html>), komen er nu ook



bij andere constructeurs toestellen op de markt. De producent van de externe display, EDIATec, biedt nu een Flarm aan ter inbouw in een standaard 57 mm diameteropening in het instrumentenbord. Deze ECW100 biedt een afstands-aanduiding aan en kan optioneel uitgerust worden met een geheugenkaartsleuf. Prijs tot eind maart 2006: € 888,00 (<http://www.ediatec.ch/hm/ecw100.php>).

Bij LX Navigation is er de RedBox, die voorzien is voor verborgen inbouw en die dus standaard geleverd wordt met de externe display en antennekabels voor op afstand te monteren antennes (http://www.lxnavigation.de/avionics/lxflarmredbox_de.htm). LX Navigation biedt ook een set aan die compatibel is met de LX-5000 vluchtcomputer, en integreert Flarm in de nieuwe LX-7007 vluchtcomputer.



Verder wordt Flarm nu ook ondersteund door nagenoeg alle PDA-navigatiesystemen: pocketStrePla (WinCE), SeeYou Mobile (WinCE), GPS_LOG (WinCE), WinPilot (WinCE) en SoaringPilot (PalmOS).

Mountain High

De bouwers van het welbekende EDS D1 "pulse demand" zuurstofsysteem hebben nu

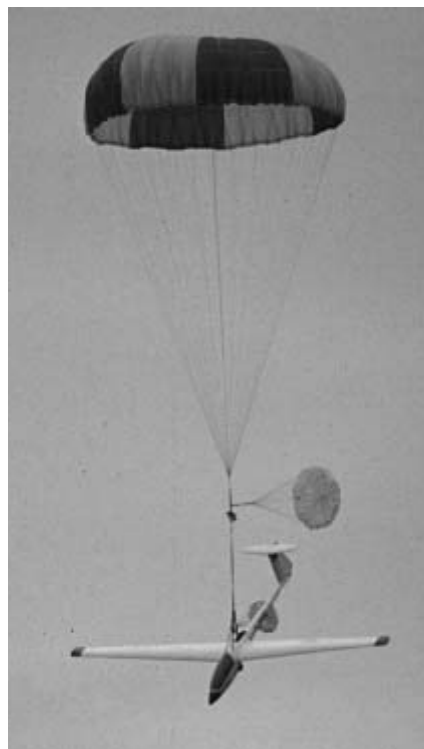


ook een echte tweezitsversie ontwikkeld, de O2D2 EDS. Het toestel wordt geleverd met batterijen, twee neusinhalo-

ren en twee maskers, plus een draagtas. Verschillende combinaties van zuurstofflessen en regulatoren zijn eveneens leverbaar. Een financieel interessant alternatief t.o.v. de aanschaf van twee afzonderlijke EDS D1 systemen.

OSTIV

De *Organisation Scientifique et Technique du Vol à voile* heeft 25 jaar geleden de OSTIV Prijs in het leven geroepen om mensen te eren die een bijzondere bijdrage leverden tot het wetenschappelijke en technische aspect van onze sport. Voor 2005 ging de prijs naar Hansjörg Streifeneder voor de ontwikkeling van zijn parachute-reddings-systeem voor zweefvliegtuigen. Dit is slechts de 9^{de} maal dat de prijs toegekend wordt (de vorige maal in 1998!). Streifeneder ont-



ving de oorkonde uit de handen van OSTIV-voorzitter prof. ir. Loek M.M. Boermans op 17 november 2005 gedurende het 29^{ste} Duitse Symposium voor Zweefvliegtuigontwikkeling op de Technische Universiteit Braunschweig.

Streifeneder vormde een samenwerkingsverband met de firma MVEN in Kazan, Rusland. In de lente 2005 keurde de EASA het systeem goed voor zwevers tot 525 kg maximale startmassa en 300 km/h Vne. Een eerste STC (bijkomende typegoedkeuring) werd verleend aan de Schempp-Hirth Ventus 2bxR.

Schempp

Neen, niet Schempp-Hirth! Dit is geen luchtvaartfirma, maar er is toch een rechtstreeks verband tussen deze uurwerkbouwer en Martin Schempp (1905-1984), een zweefvlieg pionier (Amerikaanse zweefvliegvergunning nr. 23, ondertekend door Orville Wright!) die samen met Wolf Hirth de ver-



maarde zweefvliegtuigfabriek stichtte: zijn zoon Walter Schempp heeft samen met Boris Pius Müller een collectie mechanische uurwerken en chronografen ontworpen met de luchtvaartwereld als inspiratiebron en doelpubliek. De eerste chronograaf van de reeks herdenkt de 100^{ste} verjaardag van de geboorte van Martin Schempp en wordt slechts in 100 exemplaren vervaardigd. Prijs: € 1.250.

Schempp-Hirth

De nieuwe varianten Duo Discus x en xT hebben op 10 februari 2006 de EASA-typegoedkeuring ontvangen. Anderzijds heeft Diether Memmert in Argentinië op Ventus

2 cM/15m een aantal records verbeterd in de 15-meterklasse: 2.193 km gesloten omloop rond drie vooraf aangemelde keerpunten, en heen-en-terug 1.665 km met aangemeld keerpunt.

Sportine Aviacija

De Litouwse firma is begonnen aan een uitvoerig programma van statische vermoeiingstests om een langere toegelaten levensduur te verzekeren voor haar producten Lak-17AT, Lak-19T, Lak-17A en Lak-19.



Stéphane Vander Veken

Symposium: werkgroepsynthese (deel 1)

WERKGROEPSYNTHESE: VLIEGEN IN HET BUITENLAND

Net zoals bij een overlandvlucht hangt het succes grotendeels af van een degelijke voorbereiding.

Dit kan best tijdrovend zijn en zelfs wat geld kosten.

Zo is een bezoekje vooraf aan de plaatselijke club geen overbodige luxe.

Voor mij persoonlijk is zo'n stage in het buitenland eigenlijk geen vakantie maar vaak een vermoeiende bezigheid die maar weinig tijd overlaat om eigen doelen te verwezenlijken.

Als je je echter omringt door de juiste mensen die zich bewust zijn van de hun toebedeelde taak is er wel wat tijd en ruimte voor jezelf om met een gerust hart overland te vertrekken.

Mijn bezoekje aan de club in Chauvigny anno 2000 verliep als volgt;

Een beetje lobbywerk met de verantwoordelijken van het vliegveld resulteerde in duidelijke afspraken zodat we wisten hoever we konden gaan met onze operaties op het vliegveld.

Waar je s'avonds terecht kan om de innerlijke mens te versterken en de opgedane ervaringen van een lange zweefvliegtag uit te kunnen wisselen is ook een belangrijk punt.

Niet alleen de gastvrijheid en de kwaliteit van het eten is belangrijk maar vooral ook tot hoe laat kun je er nog terecht?

Als je de hotel/restaurant eigenaar uitlegt waar je mee bezig bent en dat het bij onze sport wel vaak voorkomt dat je laat kan binnenkomen is het best mogelijk dat er aan de sluitingsuren van de keuken gesleuteld kan worden.

Gewapend met een digitale camera en de meest recente luchtvaartkaarten heb ik een verkenningsvlucht met een motorvliegtuig gemaakt.

Het beeldmateriaal dat daar uit voortkwam was van onschatbare waarde wat de kennis betrof van de aard van het terrein, lokale vliegvelden, buitenlandingsmogelijkheden, duidelijke merkpunten die aangeven of je te dicht bij verkeersgebieden (A tem D), prohibited-, danger-, restricted, droppingzones enz. zou kunnen komen.

De meest recente luchtvaartkaarten werden specifiek aangepast voor ons zweefvliegers.

Bepaalde frequenties, "No Fly" zones, vliegvelden, keerpunten en afstandsringen rond de nieuwe thuisbasis werden duidelijk(er) op de kaart aangebracht.

Vervolgens werden deze "zweefvliegkaarten" via een lamineerapparaat op A4 formaat geplastificeerd zodat ze vrij handig in de cockpit gebruikt konden worden.

Recent werden er op de kaart ook twee websites vermeld; www.deltafox.net dat

gebruikt kan worden om de meteo te raadplegen.

www.meta-sat.com is een site die gebruikt wordt om auto's voorzien van een satellitetracking system terug te vinden.

Auto's? Waarom dan geen zweefvliegtuigen?

Inderdaad de piloot die is buitengeland geeft zijn coördinaten door, deze worden via deze site ingevoerd en u krijgt een kaart op schaal naar keuze met de locatie waar uw collega zich bevindt.

Uitprinten, straatnaam/dorp in uw GPS van de wagen invoeren en de ophaling verloopt vrij vlot en precies.

Bergvliegen

Stan Taeymans hield via een See-You 3D presentatie een krachtig pleidooi dat om een stage in de bergen veilig te houden er heel wat meer komt kijken dan bij een stage in vlakke land.

Zo werd snel duidelijk dat het wel een paar seizoenen kan duren vooraleer je als debutant alleen in de bergen kan vliegen.

Te veel dodelijke ongevallen wijzen op een gebrek aan goede begeleiding.

Tijdens de workshop werd door Mark Huybreckx (ACK) de juiste opmerking gemaakt dat het vooraf zeer duidelijk moet zijn wat het doel van de stage is?

Is het puur alleen maar vakantie of echt

een intensieve overlandstage met vooraf bepaalde doelen?

Begin ruim op tijd met je voorbereiding en organiseer voor het vertrek een gezellige

bijeenkomst waar iedereen zijn/haar aanwezigheid verplicht is zodat iedereen op de hoogte kan worden gebracht wat er allemaal van hun wordt verlangd tijdens de buitenlandse stage.

Veel plezier (sterkte) bij de voorbereiding!

Stan Taeymans & Frank van Putten

CHARRON



Charron clubklasse



Charron dubbel



Charron motorklasse



Charron renklasse



Charron standaardklasse



Bert praat het programma aan elkaar

Virtueel zweefvliegen: Condor, the competition soaring simulator



Condor is de zweefvliegsimulatie van het moment en is al ontdekt door heel wat zweefvliegpiloten. Voor een eerder bescheiden prijs kan je de nieuwe flightsim downloaden of op cd laten versturen, waarna je in de wereld van de zweefvliegers binnenstapt. De rally's worden in elkaar geknutseld door de gebruikers. Dus ook U kan een overlandvlucht uitzetten in de bergen of het vlakke gedeelte van Slovenië, wat voorlopig de enigste scenery is in het programma. Maar iedereen heeft er het volste vertrouwen in dat dit spoedig een upgrade zal ondergaan. Je vliegt met collega piloten op het internet de rally's, wat meteen de sterkste

kant is van deze flight sim. De details zijn helder en de beste die ik ooit heb gezien in een zweefvliegsim en ik durf wel te stellen dat ik ze allemaal heb gezien en uitgeprobeerd...Condor steekt er 2000 meter bovenuit.

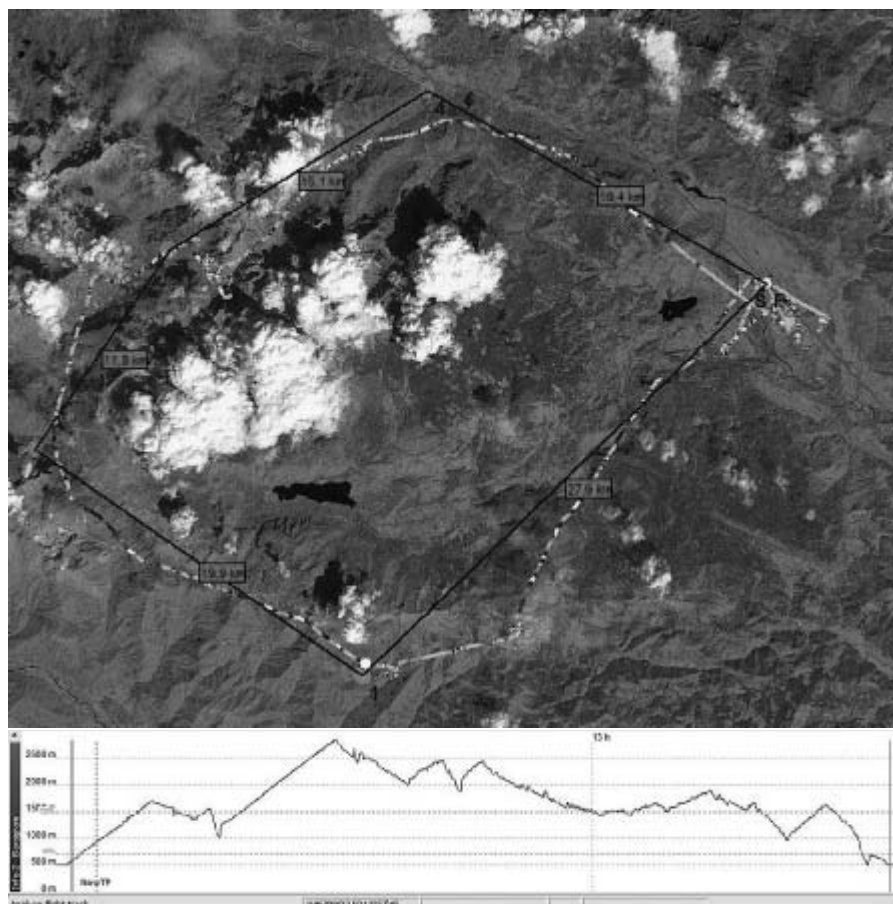
Toen ik het programma een dag of 3 had uitgetest, kon ik het niet laten om zelf eens een rally te maken, wat verbluffend simpel bleek. Eens alles was ingesteld, starthoogte en -plaats, keerpunten, finish en de weeromstandigheden besloot ik om eens te testen op de publiek server van Condor. Deelname had ik gelimiteerd tot 5 toestellen en de tijd om toe te treden tot de race op 10 minuten. Binnen no time zaten er 5 piloten in de rally. Na 10 minuten begon de countdown voor de race. Voor de aardigheid had ik de race "kacb in flight" genoemd. 2 deelnemers, waarvan één collega piloot van KACB gaven spoedig op. Ikzelf, Frank Hiemstra uit Nederland en de Fin Hakuna vlogen de race verder. Onervaren als ik was vloog ik met de LS8 zonder één druppel water erin. Gevolg was dat de Fin die al meer dan 780 vluchten "in real live" op zijn naam had staan al snel een voorsprong had op mij en Frank, die overigens dicht bij mij bleef omdat hij niet over de gps beschikte met moving map.

Beter als 2de eindigen dan verloren vliegen dacht hij. Frank is ook niet de minste in real live. Hij is in Nederland een gekend zweefpiloot die ook al een flink arsenaal vluchten op zijn naam heeft staan. Tijdens de vlucht kan je met elkaar in gesprek gaan, dus Frank en ik konden in het Nederlands flink met elkaar zitten keuvelen over het zweefvliegen. MSN adressen werden al snel onderling uitgewisseld. Nieuwe contacten gemaakt via een vlucht online met een zweefvliegsim. Hoe klein wordt onze wereld?

We geraakten beiden, na het keren van het derde punt, op te lage hoogte. Het leek in eerste instantie onmogelijk om nog over de hoge bergen heen te komen. Een bergzijde in het zonlicht gaf echter nog voldoende lift om over een iets lagere bergkam te scheuren. Net ontsnapt aan een dreigend rampscenario dus. Frank scheerde me in het laatste been voorbij omdat hij de laatste bel wat beter centreerde dan ik en met een veel hogere snelheid dan ik kon vertrekken.

We hadden alle drie een vlucht gemaakt waarin we ons bijzonder goed hebben geamuseerd. De donkere dagen van de winter zijn flink opgevrolijkt met dit programma. Na de vlucht hebben we de IGC files uitgewisseld met elkaar. Het is zeker een prachtig gegeven om in See You de vluchten van je concurrenten en van jezelf nog eens te kunnen bekijken. Op dit moment zijn er al echte Cups georganiseerd. Zoals er beschreven is in Thermiek is de LowlandCup een belangrijke wedstrijd geworden waar enorm veel deelnemers in meevliegen. Bekende en minder bekende piloten uit België en Nederland vliegen tegen of met elkaar de meest fantastische wedstrijden. Mijn besluit staat vast. Dit is een winner, een flightsim waar we allemaal op hebben gewacht. Via de site <http://www.condorsoaring.com/> kom je alles te weten.

Picqueur Martin
KACB



Naast de officiële website wordt er op de KACB-website (<http://www.aeroclub-brasschaat.be/>) verwezen naar deze simulator.

Er is een directe link naar de condor server (online flights) en op het forum is er een afzonderlijke topic.

Sportcommissie

VERSLAG van de vergadering van 23 november 2005

Aanwezig:

G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, F. Dauw, J.P. Awouters, G. Michiels, L. Van Geyte, E. Lecloux

R. Paenen, P. Pauwels

Verontschuldigd:

R. De Coninck

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 05-10-2005 :

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard behalve:

- E. Colbrant – 300 km afstandsvlucht.

- M. Kimpe – 500 km afstandsvlucht.

Bijkomend onderzoek is gewenst alvorens de proeven te kunnen homologeren.

De commissie herhaalt de oproep aan de piloten op om bij het gebruik van een flight recorder meer aandacht te schenken bij het opstellen van de vluchtdeclaratie en bij het instellen van de start/finish en keerpunten.

3. Homologatie van records

Het dossier van de recordvlucht van B. Berben en B. Simeons tijdens de 49ste Gordon Bennett Cup in de USA, samengesteld door de competition director Pat Brake werd onderzocht en goed bevonden na het uitvoeren van enkele correcties.

De prestatie leidt tot de volgende nationale records:

- in de klasse AA-6 t/m 15:

Afstand: 3.400,3922 km

- in de klasse AA-6:

Duur: 64:58:51h

Het afstandsrecord zal worden overgemaakt aan de FAI voor de homologatie als wereldrecord in de klasse AA-6.

4. Reglementen voor wedstrijden in 2006:

Er werden geen wedstrijdreglementen ingediend.

Volgende wedstrijddata zij reeds gekend:

- Ballonvaart:

BK van 11-15 augustus – vliegveld Keiheuvel

- Zweefvliegen:

BK FAI-klassen: 29 april - 7 mei - vliegveld

St.-Hubert

Kempen Cup: 25-28 mei - vliegveld Weelde
Victor Boin: 25 (26) mei - vliegveld Weelde
Kiewit Cup: 3 - 5 juni - vliegveld Kiewit
Beneluxwedstrijd: 29 juli - 5 augustus - vliegveld Keiheuvel

Op 9 december a.s. zal de KBBF beslissen of zij de Gordon Bennett Cup 2006 zal organiseren.

(het land van winnend team heeft de eerste keuze)

5. Resultaten van wedstrijden 2005 :

Er werden geen wedstrijdresultaten ingediend.

6. Allerlei

6.1. Examen sportcommissaris zweefvliegen:

Op 18 november heeft een examen plaats gehad te Antwerpen. Van de 8 aangekondigde kandidaten hebben er 4 deelgenomen, 2 zijn geslaagd.

De voorzitter stelt voor om in de toekomst slechts examens te organiseren indien er bvb. min. 10 kandidaten zijn.

6.2. Planning vergaderingen 2006:

29 maart - 28 juni - 27 september - 06 december

Omstreeks 19:15 u sluit de voorzitter het algemeen gedeelte van de vergadering, hierna volgt nog de detailcontrole van enkele zweefvliegdossiers.

Volgende vergadering: 29 maart 2006 om 18:30 u

P. PAUWELS
verslaggever

BEVOEGVERKLARING VAN SPORTCOMMISSARIS

Nr.	Naam	Discipline
05/518	BERTELS Peter	Zweefvliegen
05/519	FRANSEN Johan	Zweefvliegen

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

Theoretische examen

STULENS Kristof

VAN GANSEN Evy

Vergunning Zweefvliegpiloot

STULENS Kristof

VAN GANSEN Evy

Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

SCHOETERS Frank

TEN HAAF Hubert

Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

/

Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

/

Bevoegdverklaring 'Instructeur'

/

F.A.I.-BREVETTEN

D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst

MEEUSEN Luc

OP 'T EIJNDE Jean

MONTEN Joris

WILLEKENS Hans

b. 5 uren duurvluht

WILLEKENS Hans

c. 50 km afstand

MEEUSEN Luc

OP 'T EIJNDE Jean

MONTEN Joris

VAN ROSSUM Sven

Bekomen het zilveren kenteken:

MONTEN Joris

OP 'T EIJNDE Jean

E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

/

b. 300 km afstand

THIBAU Jan

Bekomen het gouden kenteken:

/

F-BREVET

a. 5000 m hoogtewinst

/

b. 300 km doelvlucht

/

c. 500 km afstandsvlucht

THIBAU Jan

Bekomen het diamanten-kenteken

/

1000 KM - BREVET

/

Flash: Fotowedstrijd 2006

In 2006 zullen we de Fotowedstrijd het digitale tijdperk proberen binnen te loodsen. Het spreekt voor zich dat we er zorg zullen voor dragen dat iedereen kan blijven deelnemen. De kandidaten met een analoog toestel zullen we een handje toesteken om de foto's te digitaliseren.



Het reglement zal er terug een beetje eenvoudiger op worden. In tegenstelling tot vorig jaar zal er nog één wedstrijdcategorie overblijven waar je met vijf foto's mag aan deelnemen.

Alle foto's zullen zo vlug mogelijk en heel het jaar door op de lvzc-server gezet worden. Enige restrictie blijft dat je met vijf foto's mag deelnemen aan de uiteindelijke jurering. Om heel het jaar door activiteit op de foto-site te hebben zal de mogelijkheid voorzien worden om foto's om te wisselen.

Voor meer details gelieve nog even te wachten op het definitieve nieuwe reglement dat in het volgende ligablad zal verschijnen.

Met vriendelijke groet van de Fotowedstrijd,



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.



