

LIGABLAD

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



26ste jaargang
januari • februari • maart 2005
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **101**

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



**26ste jaargang • nummer 101
januari - februari - maart 2005**

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel: 016/76 66 96
GSM: 0476/89 90 68

E-mail:
ligablad@dewouw.net

**Aan dit nummer werken
verder mee:**

Sven Abels, Joachim Aerts,
Andre Christiaens, Eddy De Coninck,
Marijn Degusseme, Heikki Deschacht,
Jos Gielen, Patrick Pauwels,
Guido Sergeant, Stan Taeymans,
Frank Van Putten, Stéphane Vander Veken,
Bert Van Eyken, Flor Wauters

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 2005 op het redactieadres.

Foto cover: "Wachten in de wei" (foto: Joachim Aerts, eerste prijs fotowedstrijd)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Het hoekje van de boekenvreter	2
Synthese van de werkgroep Human Factors	2
Te koop	3
Hoe veilig is veilig genoeg?	4
Verslag werkgroep vliegtuigsleepprocedures	5
Zweefvliegtuignieuws	6
Basiskennis meteo voor beginnende zweefvliegers met ambities	7
Oooit scheen de zon boven Brugge!!!!	10
De goede oude tijd... 1976	12
KFC doellandingswedstrijd	14
gebruik van de opleidingskaarten	15

Woordje van de redactie

Ons symposium gaf ons een beknopt overzicht van het voorbije 2004. Al bij al mogen wij zeker niet klagen. Er zijn prachtige overlandweekends geweest. Maar toch stellen wij vast dat meer en meer leden buiten onze grenzen trekken om hun sport te beoefenen. In ons landje, laat staan in Vlaanderen, wordt het steeds moeilijker om overlandvluchten tijdens de week te vliegen. Het keurslijf van ons luchtruim laat dit nog moeilijk toe.

Het namiddagprogramma van onze jaarlijkse bijeenkomst was, volgens mij, zeer geslaagd. De levendige verhalen, doorweven met prachtige beelden uit Noorwegen en het zuidelijke halfmond, gaven aanleiding tot een enthousiast en luisterrijk publiek. Iedere toehoorder had dezelfde commentaar: geef ons ieder jaar een gelijkaardig menu. In ieder geval mijn oprechte gelukwensen aan Jo, Bert en Guy.

Iets minder positief was de verslaggeving van de verschillende forums tijdens de instructeursvergadering. Ondanks de verschillende oproepen en toezeggingen bij iedere groep, heb ik spijtig genoeg,

slechts van twee forum-verantwoordelijken, een verslag ontvangen. Deze teksten werden in dit Ligablad opgenomen. Ik vind het spijtig dat zowel in 2004 als dit jaar, interessante en boeiende besluitvormingen in rook opgaan. Als wij niet de moeite doen om iets op papier te zetten, moeten wij ons de vraag durven stellen: hoeft dit nog?

Bij het schrijven van dit voorwoord, vertoeven wij nog volop in de winter. Nochtans kan zweefvliegen in deze periode ook fascinerend zijn. Op zondag 27 februari, met een strakke en ijskoude noordoostenwind, was het prachtig zweefvliegen boven een besneeuwd Vlaanderen en Wallonië. Pompen van 3 à 4 m/s en een wolkenbasis van om en bij de 1300 m, lieten ons het poolklimaat vergeten. Onze half bevroren voeten moesten wij er maar bij nemen. Laat ons hopen dat dit de voorbode moge zijn van een voorspoedig zweefseizoen.

Many happy landings.

Theo Stockmans

Nieuws van het secretariaat

Algemene vergadering

Op 9 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het volledige "Jaarverslag 2004" kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of clubsecretaris.

VCL

In december werd het derde werkingsjaar afgesloten. Op 15 maart had de algemene vergadering plaats.

Het verantwoordingsdossier over 2004 moet eerstdaags worden ingediend. Zopas werd het bericht ontvangen dat ook voor 2005 terugvorderbare voorschotten zullen worden toegekend. Het opstarten van deze nieuwe organisatie brengt ontzettend veel werk met zich mee en het zal toch nog enige tijd vergen alvorens de structuur volledig operationeel is.

KBAC

Op 25 januari II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. De BZF was vertegenwoordigd door J. Speetjens en Cl. Renard (voorzitter FCFV). Het werkingsverslag alsook de afrekening over het voorbije werkingsjaar werden goedgekeurd. Het voorstel van begroting 2005 werd aanvaard, de bijdragen van de federaties werden verhoogd in functie van het verhoogde lidgeld en de kosten voor de werking van Europe Air Sports.

De heren V. Wieme, J. Van de Woestijne en A. Duchesne werden opnieuw bevestigd in hun functie van respectievelijk voorzitter A.V./Raad van Bestuur, secretaris-generaal en penningmeester.

KBAC-Sportcommissie

De te homologeren dossiers worden verwacht op het secretariaat tegen 22 juni, 22 september en 15 november. Denk eraan dat een dossier moet worden ingediend uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.

Erkende geneesheren

De lijst van de door de KBAC-erkende geneesheren is geactualiseerd, raadpleeg het Vadecum of de website a.u.b. (enkele dokters hebben hun praktijk stopgezet of besloten geen onderzoeken meer uit te voeren voor de zweefvliegport).

Kadervorming

Op 30 januari 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 12 maart vond het examen plaats.

Voor de KBAC-Sportcommissarissen werd op 11 maart jl. een bijscholing georganiseerd.

European Gliding Union

Op 26 en 27 februari II. had de jaarlijkse Congress Meeting plaats te Wenen. De zweefvliegafdeling van de Austrian Aero Club trad op als organisator. Een beknopt verslag zal in het volgende Ligablad verschijnen.

Het congres had naast de gewone rapporteringen één belangrijk onderwerp: de stand van zaken en de evolutie op het EU-vlak met de European Aviation Safety Agency. Informatie werd verstrekt over de finale 'EASA Opinion' voor de licensing, de resultaten van de 'Regulatory Impact Assessment' in verband met Part M (Continuing Airworthiness/Maintenance) en het eigen EGU-voorstel voor onderhoud van zweefvliegtuigen.

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. Verdere professionalisering dringt zich op met uiteraard de bijhorende financiële gevolgen.

FAI - IGC

Op 4 en 5 maart II. vond de jaarlijkse samenvoering 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.

De volledige rapporten van zowel IGC als EGU zijn verkrijgbaar op het secretariaat.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

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

* (= via post toegezonden)



Guy Gildemyn over Wavecamp in Noorwegen
(foto: Sven Abels)

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 Eur af secretariaat.

"LOW AIR"-kaart 1/250 000

Te verkrijgen bij het NGI, Abdij Ter Kameren 13, 1000 Brussel, tel. 02/629 82 82, fax 02/629 82 83, e-mail: sales@ngi.be, meer info via www.ngi.be (Clubbestellingen genieten korting!)

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?

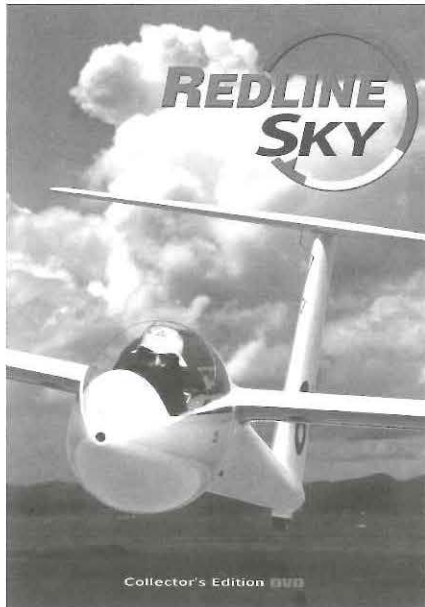
Bel de DOPINGLIJN: 078-15 35 45

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

Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

Het hoekje van de boekenvreter

We zullen maar weer eens de videotoer opgaan. Met de opkomst van de DVD lijkt het gemakkelijker geworden om zweefvliegvideo's op de markt te brengen. We zullen twee recente Amerikaanse producties onder de loep nemen. **Redline Sky** is een productie van Radio/Carbon Art (www.radiocarbonart.com), samengesteld door Paul Naton. De schijf bevat verschillende filmpjes.



We beginnen met "Going the distance", een bezoek aan de U.S. open klasse kampioenschappen. De open klasse is steeds spectaculair, en we mogen hier ook eens overland meevliegen met een ASH-25 boven Mount Shasta in Californië. Er komen ook enkele indrukwekkende landingen bij hoge turbulentie in beeld.

Het volgende hoofdstuk draagt de titel "This guy can fly", en al wie al eens een voorstelling gezien heeft van de Duits-Canadees Manfred Radius kan dat beamen. Hij draait al jaren mee in het Amerikaanse showcircuit met zijn kunstvluchten op Salto, waarbij hij zijn programma stevast afsluit met het doorknippen van een lint in scheervlucht op

de rug. Hier geeft hij ons nog een extra ten beste: een kunstvlucht bij nacht, waarbij Bengaalse vuren aan beide vleugeltippen ons toelaten de vlucht te volgen. Prachtig!

"White Planes" is meer een reclamespotje voor het gelijknamige bedrijf dat professionele zweefvliegfoto's levert aan o.a. het tijdschrift "Sailplane and Gliding". Het betreft hier een diamontage, met weliswaar een aantal mooie shots, maar waarvan men zich toch even afvraagt wat dat op deze schijf doet.

"Beach run" geeft ons dan weer een beeld van hellingvliegen langs de kliffen van Torrey Pines in Californië, een van de oudste en traditierijkste zweefvliegsites van de VS. Het vliegveld ligt bovenaan de verticale rotswand, je start er met een lage autosleep, raakt onmiddellijk in de hellingstijgwind en kan zo langs de kust laveren. De kick krijg je als je naar beneden duikt tot rakelings over de golven, om dan de snelheid eruit te trekken en weer op kamhoogte te geraken. Dat spelletje kan je blijven spelen zolang de wind van over de Stille Oceaan blijft blazen.

Bij de "extra's" vinden we nog een reportage over de 18 m en sportklassekampioenschappen, inclusief wat acro op ASK 21, en de "Heritage Tour", een presentatie van het Nationale zweefvliegmuseum te Elmira, New York. Toffe DVD, al ontbreekt het een beetje aan eenheid.

Een strakke verhaallijn vinden we daarentegen in *A Fine Week of Soaring*, een volledige reportage over de regionale open klasse kampioenschappen te Mifflin, Pennsylvania. Heb je vaak gelezen over die fantastische hellingvluchten langs de Alleghenies, en wil je eens weten hoe dat er werkelijk uit ziet? Dan is deze video voor jou! Een Juan Mandelbaum productie van Geovision (www.geovisiononline.com).

Je ontmoet er een aantal legendes van de Amerikaanse zweefvliegerij: je vliegt mee in een Duo-Discus met Karl Striedieck, dé specialist terzake, en krijgt ook wat com-

"The best film I have ever seen on contest flying. The photography is super and the story line perfect."
CHARLIE SPRATT, Competition Director



"A must-see for anyone interested in sailplanes, especially contest flying. Filmed at the Mifflin, PA regional contest, it is marked by stunning photography, much of it featuring the famed Pennsylvania ridges, up close and personal. Director Juan Mandelbaum, an accomplished soaring pilot as well as a professional filmmaker, flies with 15-time US national champion Karl Striedieck in his Duo Discus on each contest day, and we get to listen to The Master's laconic and often amusing commentary on why he does what. This film is a highly professional job and a delight to watch."
GEORGE MOFFAT, 1970 and 1974 World Champion



mentaar van George Moffat, tweevoudig wereldkampioen. Organisator en tasksetter is de befaamde Charlie Spratt. Gevarieerde camerahoeken en integratie van SeeYou-beelden maken het geheel tot een aangrijpend geheel. De spanning is te snijden als de zwever laag boven de heuveltoppen naar thermiek of hellingstijgwind zoekt.

Karl's commentaar is beknopt, maar to the point. Je krijgt enig inzicht in zijn denkwijze, en je merkt ook hoeveel opmerksaamheid hij wijdt aan details, zoals een rimpeling in een hoekje van een waterplas, een geritsel van bladeren, enz. En als je dacht dat je soms dicht bij de bergflank vliegt, dan krijg je in bepaalde beelden een lesje. Voor de volledigheid toch aanmerken dat de hellingen hier ongelooflijk ver rechttoe, rechtaan verlopen. Je loopt hier geen enkel risico om een zwever van achter het hoekje te zien komen, er zijn hier nauwelijks hoekjes! Met buitenlandingsmogelijkheden is het dan wel wat krapper!

Stéphane Vander Veken

Synthese van de werkgroep Human Factors

Het was (is) een leuke verrassing om vast te stellen dat er best wat interesse is voor het voor ons zweefvliegers nieuwe concept "Human Factors".

Er werd zeer aandachtig naar elkaar geluisterd.

Al snel werd duidelijk dat een degelijke communicatie en een grondige vluchtvoorbereiding aan de basis liggen van een veilige vluchttuitvoering.

Om een goede communicatie te bekomen en te handhaven is het belangrijk om in geval van instructie de leerlingpiloot rustig te houden; dit bekomt men doordat de instructeur rust en kalmte uitstraalt dus zeer zeker geen gejaagde indruk geeft.

Er werd een duidelijk verschil gemaakt tussen paniek en angst, iemand stelde zelfs dat als een piloot geen angst kent hij eigenlijk een zot is.

Angst vertelt ons iets over ons handelen en de situatie waarin we ons bevinden, angst stelt ons nog steeds in staat om efficiënt te blijven handelen en zo onze veiligheid en die van anderen te blijven garanderen.

Paniek werd eerder omschreven als een houding waarin alleen puur geluk nog een uitkomst kan bieden.

Als een piloot paniek toelaat is het voor hem/haar eigenlijk onmogelijk om nog rationeel een situatie te kunnen inschatten laat staan er naar te handelen.

Het waarnemen is niet bij iedere piloot hetzelfde, de instructeur moet zich blijven realiseren dat vooral bij een beginnend piloot het waarnemingsproces goed moet worden "gechecked".

Dit kunnen we doen door veel "simulaties" in onze lesvlucht in te bouwen waarbij we echt kunnen zien of de leerling alles goed heeft begrepen en waargenomen.

Er wordt veel verwacht van de instructeur, hij mag vooral geen veredelde passagier zijn die alleen maar gratis wil meevliegen. Omgekeerd mag de leerling geen passagier van de instructeur worden, laat de instructeur wel de leerling voldoende "fouten" maken?

De instructeur moet voor de leerling een mentor zijn; een goed geschoold, efficiënt instrument dat door de leerling altijd kan worden geraadpleegd.

Er werd vast gesteld dat de opleidingskaarten te vaak zomaar werden ingevuld zonder eigenlijk te checken of de leerling een bepaalde oefening beheerst of wel over de juiste kennis beschikt.

Een leerling solo laten mag zeker geen wedstrijd worden tussen instructeurs, een lid van de werkgroep gaf zelfs een voorbeeld van een vliegveld (club) waar de plaatselijke instructeurs het een prestigekwestie vonden om een leerling zo snel mogelijk te "lossen".

Iedereen was het er mee eens dat het niet makkelijk is om tegen een clublid te zeggen dat (na rijp beraad met andere instructeurs) het misschien beter zou zijn om naar een andere hobby uit te kijken.

Iemand kwam met het relaas van zijn eigen "checkvlucht" en vertelde eerlijk over zijn fouten waarmee hij duidelijk maakte dat "durven" praten over eigen tekortkomingen eerder getuigt van professionalisme dan "dom amateurisme".

Als afsluiting werd gezegd dat in alles wat een mens doet, of tracht te bewerkstelligen, hijzelf zowel lichamelijk en geestelijk de zwakste schakel is.

Ligt het feit dat we weinig dodelijke ongevallen kennen nu aan dat we zo goed bezig zijn of... eerder dat we geluk hebben?

Einde verslag werkgroep Human Factors.

Dit jaar zullen Ad Kennes, Peter Van Gael en Frank van Putten een cursus "Human factors voor zweefvliegers" samen stellen dat voor ons zweefvliegers een verplicht vak wordt.

Wij beseffen zeer goed dat het woord "verplicht" bij velen wat wrang overkomt, maar als wij het niet doen zal een of andere instantie het voor ons wel doen.

Persoonlijke noot:

Ik verzamel over Human factors heel wat vakliteratuur en een artikel dat ik in Plane&Pilot (WWW.planeandpilotmag.com) heb gevonden ging over "Do you have the "Wrong" Stuff"? "Everything you know about fear is wrong. Fear is good. Fear keeps us alive. Fear is your common sense telling you to be careful".

Het artikel stuurt aan op een nieuwe herdachte cultuur, een cultuur die ons toelaat om eerlijk en vrij over onze angsten en onzekerheden te praten.

Er werd een lijst van 10 punten opgesteld waaruit je kan zien of iemand "The Wrong Stuff" heeft (had).

- 1: Overconfident; een grote eigendunk, niet onderbouwd door enige vakkennis of geleverde prestaties.
- 2: Geen respect voor regels en adviezen.
- 3: Een paternalistische houding die aangeeft dat diegene die geen risico's durft nemen eigenlijk een zwakkeling is.

- 4: Extreme demonstraties van spectaculaire manoeuvres vooral bij een groot publiek.
- 5: Sterke verhalen over prestaties bekomen door de regels te schenden.
- 6: Gebrek aan "Empathy" voor de gevoelens van anderen.
- 7: Begane fouten ontkennen of minimaliseren, de schuld op iemand anders steken.
- 8: Checkvluchten/hertraining proberen te ontwijken, zoekt een "Gemakkelijke" instructeur.
- 9: Te veel zorgen maken over zijn/haar "Look".
- 10: Met boosheid reageren op diegenen die een verduidelijking/essentie vragen over "The Right Stuff."

Waarschijnlijk kennen jullie wel clubleden die aan een van deze punten voldoen of heeft er iemand van jullie zelf er al eens aan voldaan?

Als ik naar het verleden teruggrijp moet ik toegeven dat ikzelf niet helemaal vrij uit ga, we moesten toch eerlijk zijn niet waar?

Wordt vervolgd.

Tot zweefs,
Frank van Putten



Nieuwzeelandse wolken (2de prijs fotowedstrijd, foto: Bert Van Eycken)

**Te
koop**

Standaard Astir II Perfecte staat - levensloop en keuring
= OK / Instrumenten : CENFIS - Var+Nav+GPS - 2x hoogtemeter
(m + f) - 2 x mechanische vario (fijn en grof) / Aanhangwagen
Frans Baetens - Tel: 089/65 97 01

L-Spatz-55

00-YSV - in perfecte staat + aanhangwagen
Stan Vanuytrecht
Tel: 0479/99 08 95

Hoe veilig is veilig genoeg?

Waarom belangrijk

Per jaar zijn er gemiddeld circa 30 ernstige zweefvliegongevallen in Europa, met gemiddeld 5 doden. Er zijn al wereldkampioenen omgekomen. Het is dus niet zo dat ervaring een gegarandeerde bescherming geeft tegen ongevallen. Maar het gaat eigenlijk niet om getallen of statistieken, het gaat om mensen.

Moreel gezien is er voor iedereen de verplichting om zo veilig mogelijk te zweefvliegen. Het is onacceptabel dat mensen sterven of blijvend ernstig letsel overhouden van een zweefvliegaccident terwijl dat kon voorkomen worden. Het is vooral "good business" voor de hele zweefvliegwereld om veilig te opereren. Clubs die goed bestuurd worden hebben meestal zowel verdienstelijke statistieken voor veiligheid en prestaties.

Safety Awareness is een cultuur

Safety had traditioneel een reactieve benadering. Het kwam erop neer dat safety problemen aangepakt werden die reeds hadden geleid tot accidenten of "near misses". Tegenwoordig spreekt men niet meer van "safety", maar van "safety awareness". Het is een aanpak die probeert iets te ondernemen om accidenten te voorkomen vooraleer ze gebeurd zijn. Het is eigenlijk een cultuur. Hierbij wordt cultuur niet gezien als een encyclopedische kennis, maar veeleer als een persoonlijke instelling en visie die voortdurend aanwezig is bij alles wat we doen en zeggen in verband met zweefvliegen.

Vliegveiligheid wordt in de praktijk gereïaliseerd. Vliegveiligheid wordt bepaald door de zweefvlieger zelf. Hij (of zij) moet voorkomen dat er kritieke situaties ontstaan. Het is een complex samenspel van theoretische kennis, inzicht, ervaring, zelfkennis, beoordelingsvermogen, aandachtsverdeling, actie en vooral discipline. Vliegveiligheid is een doe-het-zelf zaak.

Menselijk falen

Menselijk falen levert een belangrijke bijdrage in minstens 90% van de ongevallen. Hieruit volgt dat eliminatie hiervan het meest zou kunnen bijdragen aan preventie. Recente onderzoeken probeerden de redenen te achterhalen van dat menselijk falen. Dit bleek psychologisch moeilijk. Iedereen doet soms domme dingen en zal dat van tijd tot tijd blijven doen.

Onderzoekers hebben hun aandacht verlegt van de mensen die direct betrokken zijn bij een accident naar de omstandigheden die het

accident mogelijk maken. Men kwam tot de conclusie dat menselijk falen het best te controleren is door niet het falen zelf aan te pakken, maar te focussen op de voorwaarden die er toe leiden dat menselijk falen kan ontkwaken in een accident. Men moet erkennen dat we nu eenmaal allemaal fouten maken en dat we daar alleen iets aan kunnen doen als we dat onder ogen zien.

Een voorbeeld

Een auto rijdt tegen een stilstaande truck op een normale baan. Eerste reactie: de persoon reed te hard. Het is zijn eigen fout, hij had het moeten zien aankomen. Eigen schuld en heel stom!

Maar men kan de zaak breder bekijken. Waarom stond de truck stil? Een geklapte band. De truck was misschien te zwaar geladen.

Waarom zag de chauffeur van de auto de truck niet eerder? De chauffeur van de truck had misschien geen waarschuwingstrievoek gezet op de weg. De zon stond mogelijk laag en de chauffeur droeg geen zonnebril.

Waarom reed de auto te snel? Hij kende de snelheidslimiet misschien niet op de weg. Hij was gehaast voor een afspraak. Hij had geen recente opleiding. Hij kende de verkeersregels zelfs niet echt goed.

Waarom kon hij toch niet tijdig stoppen? Hij had kale banden of een lekkende remleiding.

Waarom reed hij niet in de berm met minder schade of risico? Hij had nooit een slipcursus of remcursus gevolgd.

De oorzaken van een accident kunnen dus ver weg liggen van de plaats van het ongeval. De oorzaken kunnen teruggevoerd worden naar beslissingen die lang in het verleden lagen.

De theorie

Het is meestal zo dat niet het menselijk falen op zichzelf enkel de oorzaak is, maar dat er latente condities bestaan die de toelatingsvoorwaarden vormen om het falen te laten escaleren naar een incident of accident. Deze latente voorwaarden kunnen lang bestaan voordat een fout en een samenspel van omstandigheden zich voordoet dat de ontsteking aanlevert voor escalatie. Zonder deze ontsteking gebeurt er geen incident en/of accident. Maar nog veel belangrijker, zonder deze latente condities ontstaat geen accident, zelfs niet met een foutieve handeling. De latente condities zijn een pre-conditie opdat actief falen kan leiden tot een accident.

Onderzoekers vonden 2 categorieën van latente voorwaarden, generieke en specifieke.

Generieke:

- procedures
- training
- communicatie
- onverenigbare doelstellingen
- organisatie

Specifieke:

- ontwerp
- onderhoud
- gereedschap en equipment

Indien de latente voorwaarden volledig in orde zijn vormen deze een soort slagboom op de weg naar een incident. Als ze allemaal goed zijn uitgekend en worden toegepast, kan een menselijke faling bijna nooit escaleren naar een accident. Er wordt geen reeks van opeenvolgende gebeurtenissen in gang gezet die uitmonden in een accident. Er is dan genoeg reserve aanwezig om escalatie te voorkomen. Met andere woorden, er zijn genoeg veiligheidsmarges over om na een menselijk falen voldoende vrijheidsgraden te hebben naar een uitweg die niet naar een accident leidt.

Wat moet men zelf doen ?

Een aantal punten om zelf een safety awareness cultuur succesvol te ontwikkelen:

- 1 Een realistische inschatting van risico's en safety marges
- 2 Verhinderen dat er sociale druk wordt uitgeoefend voor procedureafwijkingen of opinies worden verkondigd met risicoverhogende inhoud.
- 3 Een klimaat scheppen waarbij openheid voor positieve kritiek van collega's en/of instructeurs een natuurlijk geaccepteerde zaak is
- 4 Bewustzijn van het belang om ervaringen uit te wisselen
- 5 Reglementering en procedures aangaan en toepassen
- 6 Motivatie voor een regelmatig terugkerende check en/of training (stay current)
- 7 "push the envelope only on one side" (geen omstandigheden met meerdere nieuwigheden, niet lopen voor u kan gaan)

Wat moet de club doen ?

- 1 Het bestuur moet een uitermate zichtbare "commitment" naar veiligheid demonstreren.
- 2 Veiligheid is de verantwoordelijkheid van iedereen die een operationeel leidende functie heeft bij de club
- 3 Er moet een veiligheidscomité zijn dat tot taak heeft om de veiligheid te bewa-

- ken en te bevorderen. Bestrafing of vergelding is hierbij specifiek geen doelstelling, behalve in uitzonderlijke gevallen wanneer dit onafwendbaar is. Men zoekt veeleer naar "coaching".
- 4 Er moeten operationele standaards en/of handboeken zijn die de gestructureerde operaties beschrijven en de enveloppe duidelijk maken van toegelaten (en verboden) procedures.
 - 5 Iedereen die deelneemt aan vliegoperaties, ook op de grond, moet deze handleiding ondertekenen.
 - 6 De organisatie van een jaarlijks seminarie over een of meer veiligheidsaspecten.
 - 7 Realistische doelen moeten gezet worden betreffende incidenten en acciden-ten (bv: maximum aantal kleine beschadigingen per jaar zonder persoonlijk letsel).

- 8 Een systeem om incidenten te melden, zonder repercussies (vrijblijvend fouten maken).
- 9 Opvolging van incidenten en acciden-ten met betrokkenen, waarbij gezocht wordt naar de directe en/of indirecte oorzaken en de achtergronden van onveilige situaties of ongevallen. Hieruit lering trekken om:
 - te voorkomen dat betrokkenen nog eens in een soortgelijke gevaarlijke situatie terecht komen
 - te voorkomen dat andere mensen in een soortgelijke gevaarlijke situatie terecht komen
 - te voorkomen dat potentieel gevaarlijke situaties onveranderd blijven voortbestaan

Conclusie

Het antwoord op de beginvraag "hoe veilig is veilig genoeg?" is niet gegeven omdat het een oneigenlijke vraag is. Het is hetzelfde als vragen aan een atleet: Hoe snel is snel genoeg? Hij kan enkel antwoorden: zo snel als ik vandaag kan lopen en dan morgen weer sneller.

Een veilige zweefvlieger is een piloot met superieure vliegkwaliteiten, die hij gebruikt om nooit in omstandigheden te komen waarin zijn superieure vliegkwaliteiten vereist zouden kunnen zijn.

Flor Wauters



Uitreiking milieucharter (foto: Sven Abels)

Verslag werkgroep vliegtuigsleepprocedures

05 februari 2005

Doel van de vergadering is na te gaan hoe op het terrein de afspraken, gemaakt op vorig symposium, in praktijk werden gebracht. Over het algemeen werden de conclusies zeer goed onthaald en toegepast.

Alle clubs slepen over het algemeen met losse kabels van 50 meter. Standaardisatie is in alle clubs doorgedrongen met vooral "Tost"-materiaal. Van de 7 vertegenwoordigde clubs zijn er 4 die werken met een oprolstelsel.

Met uitzondering van 1 club vliegt iedereen met breukstukken. Deze club wordt sterk aangeraden het gebruik van breukstukken in te voeren en het clubbestuur hiervan te overtuigen.

De algemene regel is om een aangepast breukstuk te gebruiken voor de verschillende typen van de zweefvliegtuigen en de

sleeplvliegtuigen zoals dit voorgeschreven is in het vliegtuighandboek.

De controle van de sleepkabel en het breukstuk behoren o.a. aan de verantwoordelijkheid van de sleeppiloot. Deze dient bij het begin van de vliegtag en op regelmatige basis gedurende de vliegtag het breukstuk en de kabel te controleren. In elke club is het interessant en aangewezen één of meer verantwoordelijken te hebben met als taak de sleepkabel en de breukstukken op geregelde tijdstippen te vernieuwen en indien nodig na een aantal starts, na overbelasting of bijvoorbeeld tweemaal per seizoen de breukstukken te vervangen. De geringe kost van een breukstuk is geen beperkende factor.

In de club dienen alle leden op de hoogte gebracht te zijn over de montage, het controleren, de gevaren van de vermoeidheid en het breken van de breukstukken. Alle vertegenwoordigde clubs beamen dit. Eén van

de aanwezige clubs had een interessant geheugensteuntje bij het maken van de juiste keuze van het breukstuk. Op de neus van het zweefvliegtuig en naast de ontkoppelhaak is een sticker aangebracht in de kleur van het juiste breukstuk voor dat type zweefvliegtuig. Als extra is op de checklist bij de uitwendige controle de "keuze van het juiste breukstuk" toegevoegd.

Signalisatie t.a.v. de sleeppiloot

Tijdens het aankoppelen aan het sleepvliegtuig verifiëren of de ring zich vrij in de haak kan bewegen, stevig aan de kabel te trekken en nakijken of deze goed is bevestigd.

Er wordt NIET aan het richtingsroer heen en weer bewogen om de sleeppiloot te waarschuwen. De sleeppiloot heeft een spiegel om het aankoppelen te volgen.



Werkgroep vliegtuigsleepprocedures met Jos Gielen (foto: Sven Abels)

De sleepkabel wordt enkel aangespannen nadat de remkleppen geopend worden. Het gebruik van de radio wordt algemeen aanvaard en aangemoedigd.

Oprolsystemen

Het breukstuk van de oprolsystemen is geplaatst op het einde van de kabel. De oprolsystemen dienen niet onmiddellijk een breukstuk te hebben in de sleper indien zij beschikken over een kapmechanisme. Er wordt geadviseerd te ontkoppelen zonder spanning op de kabel om lusvorming te voorkomen.

Sleepprocedures

De dalende sleep en de terugsleep dienen gedemonstreerd te worden in de opleiding. De meeste clubs vliegen deze oefening als standaardprocedure voor de 1e solo. Het wordt algemeen aanvaard als een minimum vereiste in de opleiding.

De werkgroep vindt het ook aan te raden de terugsleep regelmatig te oefenen omdat er vele oorzaken (slecht aangekoppelde stuurorganen, ontkoppelingproblemen, ...) zijn die een terugsleep als gevolg kunnen hebben. Het kan zeker geen kwaad om bij sommige zweefvliegpiloten bij de jaarlijkse check een terugsleepoefening te vliegen.

Eén van de mogelijke procedures is een sleep tot 250 meter, achtereenvolgens de nodige signalen te oefenen voor de terugsleep, de grond niet te raken, door te starten tot ongeveer 250 m en een kabelbreuk simuleren.

Dikwijls is het in de lage sleep voldoende om buiten de schroefwind te blijven met een minimum aan remkleppen.

Ontkoppelen van het zweefvliegtuig

Als signaal om te ontkoppelen in een nood situatie, op voldoende hoogte, ... blijven de "waggelwings" behouden als standaardprocedure.

In enkele clubs beslist de zweefvliegpiloot wanneer hij op de gewenste hoogte aangekomen ontkoppelt.

Varia:

Enkele van de aanwezige clubs hebben een "Dag van de instructeur".

Instructeurs vliegen met elkaar en checken mekaar. Op deze dag worden er verschillende oefeningen gemaakt met een tweezitter, o.a. vliegen met verschillende snelheden met een kabel van 30 en 50 m, ...

Markering van de kabel

Het schrappen van de AIP ENR. 1-3.2.5.2 TOW-LINE MARKING wordt opgenomen in een groter geheel van wijzigingen die midden dit jaar mogelijk uitgevoerd worden.

Jos Gielen

Zweefvliegtuignieuws

BPB

De Diana 2, ontworpen door Bogumil Beres, heeft nu haar eerste vluchten achter zich. Overall lachende gezichten op de foto's. Beres is er meer dan ooit van overtuigd dat hij met de 15 m spanwijdte ruim boven de 1/50 glijhoek komt. Testvlieger Mariusz Stajewski was (figuurlijk) in de wolken. Volgens berichten op Poolse forums zal



Janusz Centka op Diana-2 vliegen tijdens de Poolse Open Klasse Kampioenschappen te Leszno en bij de Europese Kampioenschappen te Rayskala in juli 2005.

DG Flugzeugbau

Bij DG heeft de LS-8s-t haar "tweede" eerste vlucht gemaakt. Bij de overname van LS was immers snel gebleken dat het voorziene hydraulische systeem voor in- en uitklappen van de motor ongelooflijk duur en daarbij nog onbetrouwbaar was. DG heeft dat nu vervangen door een elektrisch systeem. De eerste test-



vlucht op 28 januari verliep volledig naar wens, de motorcombinatie leverde ruim 1 m/s stijgen op 1 000 m hoogte (bij -8°C).

Dietmar Poll

In dit kleine onderhoudsbedrijf, waar o.a. de Pilatus B4 "herbouwd" wordt, ontstaat een "gestrekte" variëte van de kunstvlucht-tweezitter Fox, onder de naam LongFox. Het gaat er vooral om, de beide vliegers wat meer ruimte (+ 150 mm romplengte) te geven, want die was voor grote piloten aan de (te) krappe kant. Er komt ook een in-trekbaar hoofdwiel, naar achteren verzet voor betere handelbaarheid aan de grond, en een neuswiel.

Glasfaser Flugzeug Service

Het bedrijf van Hansjörg Streifeneder is er na tien jaar ontwikkeltijd in geslaagd haar

globaal zweefvliegtuigreddingsysteem GRS RADA 500, tot rijpheid gebracht in samenwerking met MVEN in Kazan, door de LBA te laten goedkeuren als allereerste globale reddingsparachute voor zweefvliegtuigen tot 525 kg startgewicht. De toelating geldt voor alle zweefvliegtuigen die aan de vereisten voldoen qua cockpit stijfheid en pilotenbescherming, wat voor recente types normaliter het geval zou moeten zijn. Voor elk vliegtuigtype afzonderlijk moet er ook wel door de fabrikant een STC (supplemental type certificate - bijkomende typecertificering) worden aangevraagd. Men verwacht in eerste instantie dat dit zal gebeuren voor de Ventus 2BXR en de ASW 28.

Jeppesen

In Duitsland en Oostenrijk wordt per 1 april 2005 (neen, geen aprilgrap) door de bekende documentatieleverancier een nieuw soort luchtvaartkaart op de markt gebracht, op basis van de 1:500 000 VFR+GPS kaartenreeks, met specifiek de zweefvliegers in het vizier: de hoogtes van reliëf en luchtruim worden in meter aangegeven, kenmerkende punten voor zweefvliegers worden mee opgenomen (bergpassen en -toppen, bijvoorbeeld), evenals zweefvliegsectoren en zweefvliegvelden met landingsbaangegevens e.d. Het is best mogelijk dat ander landen (Benelux) weldra volgen.

Schleicher

Bij de oudste zweefvliegtuigbouwer is er steeds iets nieuws te beleven. In december

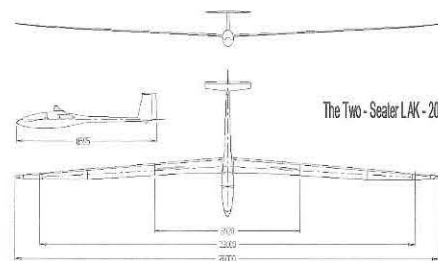


heeft een prototype ASK 21 Mi het luchtruim gekozen, dus een zelfstartende versie van de gekende tweezits trainer. Dit zou een efficiëntere scholing moeten toelaten, hetzij bijvoorbeeld op weekdagen zonder sleper of lierist, tijdens weekends zonder telkens weer in de wachtrij te moeten. Ook zonder knalweer kan men overlandsscholing geven. De 57 pk motor met schroef van eigen ontwerp geeft korte rolfstanden en een goed klimvermogen. De motor kan volledig bediend worden vanuit beide zittingen.

Nog ASK 21. De wijziging was al een tijdje in andere streken goedgekeurd, maar is nu ook in gans Europa beschikbaar: via het inbouwen van een bevestigingsstelsel kan je lood vasthechten op het kielvlak om het zwaartepunt zodanig te verleggen dat de ASK 21 in tolvlucht kan worden gebracht. Natuurlijk dient men wel stip de beladingstabel in de gaten houden.

Sportine Aviacija

Het was al een tijd bekend dat dit bedrijf werkte aan een open klasse tweezitter, de LAK-20. Nu staan ook de eerste officiële gegevens op de website en is er begonnen aan het bouwen van de mallen. De LAK-20



zal geleverd worden met 23 (1/55) of 26 m (1/60) spanwijdte. Conform de bouwwijze van de Genesis 2 en de LAK-17/19 familie bestaan ook hier de liggergordingen uit gepultrudeerde (door een oog getrokken - "pull trough") koolstofvezelstaven. Dit geeft een steviger bouwwijze dan de klassieke naast elkaar ingekleefde rovingen en laat een dunnere vleugel toe.

APIS M

De AMS-flight APIS M heeft zijn officiële vliegtuigtoelating in België gekregen. Het is een lichte (MTOW 300 kg) zelfstartende zwever die wettelijk als ULM ingeschreven wordt. Buiten zweefervaring is dus ook nog een ULM-brevet vereist. De APIS M heeft een spanwijdte van 15 m, een zeer lage vleugelbelasting en een uiterst veilig vlieggedrag. Hij is geschikt voor recreatief zweven, niet voor wedstrijden en prestaties. Hij combineert het klimvermogen van de lichte hout-en-doekzwevers met het doorsteekvermogen van de eerste plasticbakken.

Stéphane Vander Veken

Basiskennis meteo Voor beginnende zweefvliegers met ambities



door: eddy de coninck

Dit artikel is overgenomen uit 'De Stick' het clubblad van de KAC te Weelde

Hoe lezen we de atmosferische eigenschappen? Ontstaat er vandaag thermiek? Wordt het een ideale vliegtag, of overontwikkelen de Cu's waardoor we lange thermiekluchten kunnen vergeten? Na het lezen van dit artikel hebt u beslist een betere kijk op het te verwachte weertype en bent u in staat om de lucht 'te lezen'.

Dit stukje richt zich in het bijzonder tot de zweefvlieger, die na een aantal uren solo en enkele thermiekluchten, verder wil geraken om een goed thermieklieger en uiteindelijk ook een goed overlandvlieger te worden.

Dit is natuurlijk een zeer omvangrijk gegeven maar in dit (en misschien ook volgende) stukje (s) tracht ik bij de elementaire beginselen te blijven die iedere piloot een betere kijk moeten geven op het mooiste en meest geambieerde facet van onze sport: onze vluchten verlengen in duur en afstand!

Vandaag wil ik het hebben over:

Het klinkt wat prozaïsch maar het is wel degelijk dat wat je moet leren: het lezen van die atmosferische boodschappen.

Het is je zonder twijfel opgevallen: sinds je met deze sport begon kijk je meer naar boven dan naar beneden. Dat heeft zo zijn gevolgen wanneer je wandelt in de stad of met de auto rijdt. In mijn geval is er altijd nog Mia om tijdig mijn aandacht naar lagere oorden terug te brengen. Want in de lucht

staat het natuurlijk allemaal te gebeuren. Dat zijn juist de vragen die we ons hier willen stellen:

gebeurt het vandaag ???
en wanneer dan wel ???

Gebeurt het vandaag???

Om dit te weten moet je natuurlijk enkele dagen vooraf de weerevolutie gevolgd hebben. Op TV de voorspellingen op middellange termijn met aandacht volgen en de wolkenfoto's trachten te interpreteren is een must. Deze voorspellingen gaan over 4 (VRT) of 5 (VTM) dagen en ze zijn betrouwbaarder naarmate de bewuste dag nadert. Als regel geldt: blijft de 5 dagen voorspelling voor één bepaalde dag overeind tijdens het verstrijken van de dagen dan is de zekerheid dat de voorspelling uitkomt zeer groot. Sommige weerevoluties zijn

ook voor computers duidelijker dan andere. Hoewel de modale Belg meent dat ze er niet veel van bakken vind ik persoonlijk dat het tegendeel waar is.

Beloftevolle dag

Blijkt het dat een beloftevolle dag in aantocht is wees dan alert. Wat is dat dan wel, een beloftevolle dag?

Wij hebben thermiek nodig. Voor ons heeft "goed weer" een andere betekenis dan voor de gemiddelde toerist. Want wat blijkt: tijdens de "superdagen" wil het nogal eens geen lekker weertje zijn maar daarentegen fris en winderig. Dus wij hebben luchtmasa's nodig die onstabiel van opbouw zijn. Onstabiel betekent dat deze lucht in zich de eigenschap draagt thermiek te laten ontstaan en dit gedurende een groot deel van de dag over een groot gebied tot een werkbare hoogte.

Om deze onstabiele eigenschap te bezitten moet deze lucht een aanzienlijke temperatuursdaling vertonen bij toenemende hoogte; alleen zo zullen opstijgende thermiekbellen, die zelf ook afkoelen als ze opstijgen toch warmer blijven dan hun omgevingslucht en blijven doorstijgen. In de regel kun je verwachten dat luchtmasa's die tot bij ons komen, maar van polaire oorsprong zijn, onstabiel zijn van opbouw. Let wel, dit kan zelfs gebeuren vanuit zuidelijke richtingen. Het traject is voor een klein deel van invloed op de onstabiele, de bron des te meer.

In deze onstabiele zijn er graden, van weinig tot zeer onstabiel. De eerste leidt tot zwakke thermiek, de laatste tot onweerswolken met buien en ander fraais. Ons ideaal ligt daar ergens tussen.

Hoe kan je dat nu inschatten op de dag zelf?

Ik vertel je daartoe het volgende verhaal, dat zich reeds talloze malen voor onze ogen heeft afgespeeld en dat ik jullie niet wil onthouden.

Wanneer dan wel???

De vroege ochtend. De dag is aangebroken. Om 08.00 u gleden we van tussen de lakens en deden voorzichtig de gordijnen open om te kijken of het weer heeft woord gehouden. Wat we zien is een helderblauwe lucht, tegen de horizon aan wat grijzere kleur met aanzienlijk wat dauw op gras en planten, goed tot zeer goed zicht en een zeer zwakke wind. Dit merken we aan de lichte beweging van de bladeren. Waait het reeds duidelijk op dat ogenblik dan wordt het een zeer winderige dag. De temperatuur is tamelijk laag, fris zelfs.

Sommigen beweren dat de lucht op deze ochtenden reeds naar thermiek ruikt...

Op het vliegveld gekomen brengen we alles in gereedheid om onze dag goed voor te bereiden, maar dat is een ander verhaal. Ons gaat het om het aanschouwen van wat zich boven onze hoofden afspeelt. We lezen de lucht.

Het is nu 2 uur later, ongeveer 10.00 u in de voormiddag. De grijze nevelband van de ochtend is verdwenen en de wind is wat toegenomen. De windrichting is nu duidelijk waarneembaar. Bij dit soort weertypes komt hij meestal uit de noordelijke halve cirkel, liefst van Noordwest tot Noordoost. Je mag aannemen dat hij vroeg in het seizoen in het West-Noordwesten mag staan om goede thermiek te geven maar naarmate het seizoen vordert wordt dat dikwijls een te onstabiele hoek. Later in het seizoen is een Noord-Noordoostelijke richting beter. Opgelet dit zijn geen absolute regels en uitzonderingen zijn bijna de regel, maar een houvast is een houvast.

De zweefvlieg dag

En nu sta je te wachten op de eerste cumulus. Meestal komen deze rond het middaguur aan de blauwe stolp te voorschijn. Op een perfecte dag met overal hetzelfde (homogene) weer zie je ze ineens overal opduiken. Op dat moment slaat de nervositeit onder de piloten toe en de parachutes en toestellen worden aangespet.

Het tijdstip en de groei van de eerste cumulus en van de volgende cumuli is belangrijk om het verdere verloop van de dag te kunnen voorspellen.

Dit kan verlopen in verschillende scenario's die min of meer reeds vroeg kunnen onderkend worden.

Ideaal:

- Kleine, traag ontwikkelende cumulus verschijnt rond 11.00 uur.
- Even later op een andere plek een volgende, kleine traag groeiende cumulus
- Zo gaat het door en er verschijnen steeds meer nieuwe wolkjes die traag groeien.
- Na een tijdje (0,5 tot 1 uur later) zit de lucht vol met Cu's die langzaam groter worden.
- De gereputeerde piloten zijn nu reeds vertrokken en hangen in de thermiek die reeds goed bruikbaar is, maar nog niet op zijn maximumkracht. In dit vroege stadium zijn de thermieken nog tamelijk zwak maar ook dicht bij elkaar gelegen wat het vinden ervan toch wel vergemakkelijkt. Dus de zwakkere thermiek wordt gecompenseerd door zijn kwantiteit. Dit traag groeien is een belangrijke voorwaarde voor het niet ontaarden van de groei, waardoor



Ideaal: Steeds meer traag groeiende nieuwe wolkjes, die maar langzaam groter worden.

de hemel kan dichtslaan met wolken en de zon haar werk niet meer kan doen.

- Tijdens de uren daarop bollen de Cu's hoger op en stijgt ook de basis met enkele honderden meters. De basis zit normaliter nu op 1200 m tot 1500 m en liefst nog hoger. Hoogten van 2000 m en meer komen ook in onze streken voor.
- De dikte van de wolken bedraagt 200 tot 500 meter. (ongeveer)
- De wolkenverdeling is nu ongeveer 3/8. Zo kan de thermiekmachine (de zon) voldoende warmte naar het aardoppervlak blijven sturen.
- Na ettelijke uren gewerkt te hebben geraakt de machine uitgeput. De zon staat reeds lager boven de horizon en de opwarming van de bodem valt daardoor stil, dus ook de thermiek. Nu komt de thermiek niet meer van puntbronnen maar uit grotere gebieden, die door de algehele afkoeling op eens warmer worden dan de omgevingslucht na een ganse dag accumulatie van warmte. Grote bossen geven hun laatste zuchtjes warme lucht vrij en grote steden koelen hun gebouwen af door thermiekrestjes naar boven te sturen. Laag bij de grond merk je ze bijna niet meer op maar hoger komen ze bij elkaar en vormen nog bruikbare thermiek. Dus let goed op: blijf hoger naarmate het later wordt.
- De dag eindigt zoals hij begon en nadat eerst de wolken verdwenen zijn, gaat ook de zon onder in een grijzer wordende onderlaag die zelfs tot mist kan leiden; het teken voor een koele nacht en een volgende goede zweefvliegdag.

Nu volgen nog 2 verhalen die vertellen wat we zien indien de dag anders verloopt dan hij gepland en voorspeld was.

Niet ideaal 1: overontwikkeling

- De dag start enigszins anders dan hierboven beschreven: wel nog een blauwe ochtendlucht, maar heldere lucht tot bij de horizon, geen dauw, een goed merkbare wind en ritselende bladeren. Koud weer! Een kenner ziet dat deze lucht zeer onstabiel is. Er zal zeker thermiek ontstaan maar hoe verloopt dit dan wel en wat is het probleem?
- Op het eerste gezicht geen vuiltje aan de lucht: inderdaad deze lucht is zeer zuiver, dat is positief.
- Maar dan, reeds zeer vlug (09.00 u), ontstaan er plots duidelijke goed gevormde Cu's, en wel bijna overal.
- Maar ook hier geldt het spreekwoord: *vogels die te vroeg zingen worden in de dag door de kat gepakt!* Deze cumulussen hangen meestal lager en ontwikkelen sterk. Onderweg naar het vliegveld denk je dat je reeds te laat bent want de Cu's zijn er al en jij niet. Troost jezelf want in de tijd die je nodig hebt om een ticket te kopen en je toestel uit de hangar te halen of te monteren is de overontwikkeling al volop bezig en slipt de lucht dicht met voorlopig nog goed gevormde Cu's.
- Deze joekels worden echter niet meer gevoed door nieuwe thermiek omdat de zon er niet meer bij kan en het geheel valt stil. In het beste geval trekt het na enige tijd terug even open, maar veelal blijven de resten van deze vroege cumulussen hangen en houden ze de zon ver weg. Gedaan mooie dag en het worden lokale vluchten waarin beslist af en toe nog een mooi thermiekluchtje kan meegepikt worden.
- Overlandvluchten worden bij dit weer ook voor de ophalers wel eens een overland. Want het is best mogelijk te vertrekken op afstand maar tijdens het traject wordt

het je duidelijk dat de onstabieleit te hoog was en het mooie liedje vlug uit is. Het levert soms heroïsche verhalen op als iemand dan toch nog een proef tot een goed einde brengt of op een wedstrijd toch nog ver komt.

Niet ideaal 2: blauwe thermiek

- Weer gluren we door onze gordijnen en merken dat de blauwe lucht op een grotere afstand tot de horizon overgaat in een dikke grijze laag. De zichtbaarheid is ook niet zo indrukwekkend, het is heilig. Echt fris is het ook niet. Weinig of geen wind.
- We hebben tijd nu! De thermiek zal later op gang komen, maar we nemen geen risico en begeven ons naar het vliegveld. We

wachten op de piste met opgeheven hoofd en speuren de lucht af naar het eerste plukje cumulus dat maar niet wil verschijnen.

- Het wordt middag en steeds warmer. De proeven worden al kleiner gemaakt want de vluchttijd is al met 2 uren ingekrompen, dus ook de proeven.
- Rond 13.00 u ontstaat een nevelachtige formatie tegen het blauw, maar dat wordt geen wolk. Tegen de zon in zie je nog meer van die "dunskopjes". Het zijn de toppen van thermieken die overal aanwezig zijn maar alleen zichtbaar zijn naar de zon toe. Een goede zonnebril die het blauwe licht wegfiltert laten deze neveltjes beter zien. Maar dan nog is het niet eenvoudig de thermieken te vinden. Op deze dagen is het wachten op de piloot die de



Niet ideaal 2: Er is weinig of geen wind en het is heilig. Het wordt middag en steeds warmer



Niet ideaal 1: Al vroeg ontstaan plotseling en overal goed gevormde Cu's. Maar al snel zal overontwikkeling volgen

kat de bel aan bindt, want als hij eens thermiek vindt, en dat is meestal geen probleem, staat de file op de piste in rep en roer en kan men niet snel genoeg meer starten.

- Lokale vluchten zijn geen probleem indien men de anderen goed gadeslaat. Elke andere zwever wijst voor anderen de thermiek aan.
- Als piloot alleen overland gaan is echter een andere historie. Het vergt heel wat ervaring, doorzetting en een dosisje geluk bij het aanvliegen van thermiek indien men die na een lange tijd niet meer had gevonden. Spannend... maar ook dit kan geleerd worden!
- Deze "blauwe" thermiek wordt dan ook dikwijls in groep gevlogen en mits goede afspraken tussen de piloten kan dit ook zeer verrijkend en boeiend zijn.



Zomaar een paar foto's gemaakt door Toon Van Gestel (KAC) vanuit de motorzwever D-KMMG op 7 augustus j.l. Het is het begin van het weertype 'niet ideaal nr 1' zoals Eddy dit op de vorige bladzijde beschrijft. Plotseling en overal tegelijk ontstaan Cu's ...



... en 30 minuten later is de overontwikkeling volop bezig en slipt de lucht dicht.

Besluit:

Natuurlijk zijn er nog andere weersituaties waarbij zweefvliegen mogelijk is. Bovenstaande gevallen schetsen echter de meest karakteristieke vormen van een zweefvlieg-

dag waarbij de verwachtingen vooraf steeds hoog gespannen waren.

Een elementaire kennis van de wolken, cumulussen in het bijzonder, is natuurlijk wel

een vereiste. Elke wolk heeft een gezicht, aan ons om te leren zien of ze glimlacht.

Veel succes met het "lezen van de lucht"!

OOOOIT scheen de zon boven Brugge!!!!!!!

In het vroege voorjaar en op een winterse avond van 1982 organiseerde de heer Fernand De Cock(V) een infoavond over zweefvliegen te Brugge, hij dacht eraan om een eigen zweefvliegclub te hebben in de omgeving van Brugge. Meer dan 40 nieuwsgierige kwamen opdagen en luisterden naar Fernand zijn toespraak. Fernand had leren zweefvliegen op de Wasserkuppe, in Duitsland, en was ook lid geweest bij enkele Vlaamse zweefvliegclubs. Lang heeft het niet geduurd of Fernand had zijn club, hij werd ook de eerste voorzitter en kon ook rekenen op enkele zweefvlieg vrienden uit Aalst. Ja Aalst was ook gesloten en deze waren ook op zoek naar een nieuwe club. De statuten werden gepubliceerd in het staatsblad op datum van 17 juni 1982. Natuurlijk, om te zweven hadden zij ook een terrein nodig en hadden hun oogje laten vallen op Ursel. Fernand en enkele bestuursleden trokken naar Ursel en snel was er een overeenkomst tussen beide clubs. "Ik citeer gebaseerd op bestaande documenten" nl. Vliegclub Ursel vzw geeft toelating aan Zweefvliegclub - Brugge om gezamenlijk het vliegplein te gebruiken, ook geeft de motorvliegclub Ursel onderdak in een loods voor het materiaal van de zweefvliegclub, motorvliegclub Ursel stelt ook een leslokaal ter beschikking en dit allemaal voor een slordig bedrag van enkele duizend franken. Fernand trok voldaan en met goede moed richting Brugge om het goede nieuws te

melden aan zijn leden, nl. de zweefvliegclub had een terrein. Er moest ook nog materiaal aangekocht worden en Fernand trok naar Keiheuvel en kocht daar een Rhôn-Lerche. Deze werd overgevlogen door hemzelf van Balen naar Ursel, je kan je voorstellen wat het was voor de nieuwe leden, te zien dat hun voorzitter van uit het verre Balen naar Ursel gevlogen kwam met een zwever. Er werd voor een sleper gezorgd en de club was vertrokken. Lang heeft het feest daar niet geduurd of er was al onenigheid tussen de twee motorvliegclubs te

Ursel en de zweefvliegers vlogen dan ook letterlijk en figuurlijk buiten. De toestellen werden buiten in de regen gezet. Het moet je maar overkomen als jonge club, wat oud materiaal en geen geld in de clubkas. Fernand die een Bruggeling was en van aanpakken bleek te zijn, bleef niet bij de pakken zitten en trok de Brugse haven in (Dudzele) en vond daar een terrein van de Overheid. Zonder veel problemen en na zeer korte onderhandelingen met de Overheid en de stad Brugge, had men op enkele weken tijd een nieuwe locatie opgericht. Zij konden



Buitenlanding KA8 Philipine Holland, poging 50 km, piloot Bob Everaert



KA8 Monitor Hugo Hoilerbeke, Bert Hoilerbeke en mijzelf

gratis beschikken over een loods die hun ter beschikking was gesteld door een lid van de club, ook kregen zij van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw een renteloze lening aangeboden. Lang heeft de pret daar ook niet mogen duren, want na enkele jaren, door de uitbreiding van de achterhaven, werd hun terrein industriegebied. Weer op zoektocht naar een andere locatie. Ursel kon dus niet meer dan naar Beernem, 't Eilandje, een gebied van de Overheid tussen twee kanalen, ideaal voor het oprichten van een zweefvliegterrein. Maar het terrein was niet te gebruiken zonder er eerst werken uit te voeren. Men kon ook maar 600 meter gebruiken, wat zeer kort was voor te zweven met een lier.

Het terrein was ook in medegebruik met een landbouwer, die liet daar dagelijks 15 koeien grazen, ieder weekend voor het vliegen de koeien op een aparte plaats zetten en je kan je voorstellen hoe het was, de goeie verse koeienstront die rond je oren vloog.

Toch beter iets dan niets en er werd de club beloofd dat er zeker de eerste 25 jaar geen problemen zouden opduiken betreffende werken of iets dergelijks. De Overheid had geen geld voor werken uit te voeren. Loods - kantine - lierbaan werden allemaal aangelegd door de leden, ppppffff het was daar meer zwoegen dan zweven. Ook werd er een wissel door gevoerd van voorzitter, de heer Pierre Montens werd de nieuwe voorzitter, hij was ook instructeur -pleinoverste. Er werd onder de impuls van Pierre Montens ook gedacht aan de verlenging van het terrein naar 1200 meter lierbaan, maar dit kon niet met schop en kruiwagen, een lid kocht een oude bulldozer en enkele oude vrachtwagens om de grondwerken uit te voeren, het was daar echt een travaux, weken na elkaar zijn daar duizenden en duizenden kubieke meter zand verplaats, tot 15.00 uur werken en daarna vliegen, de leden deden dit met plezier voor hun club, het resultaat

was er!!!! Zij hadden hun 1200 meter lierbaan. Ook werden er meerdere toestellen aangekocht - nieuwe lier gemaakt enz... het was daar wekelijks werken. Spijtig genoeg door onenigheid binnen het bestuur moest Pierre Montens ook na enige tijd het onderspit delven en werd Camiel Rys de tijdelijke nieuwe voorzitter. Ondertussen hadden ook leden van het eerste uur de club verlaten zoals de twee zonen van Fernand, Fernand zijn zoon Peter die momenteel nog steeds zweefvlieger is bij KFC, is eerst lid geworden van ZAC te Kortrijk ook andere leden hadden hem gevolg naar Kortrijk, de club liep leeg. Toch bleef de club bestaan en er kwamen ook oude leden van G.A.C aansluiten. Ja G.A.C had ook geen locatie meer. Er werd een nieuwe voorzitter gekozen en dat werd de man van de bulldozer en de vrachtwagens, de heer Hugo Joly. De heer Maurice Van Assche een zeer oud gediende in het zweefvlieg wereldje die zeer goed gekend is bij de oudere garde. Maurice was ook een van de eerste Belgische wedstrijd vliegers, Maurice werd instructeur - pleinoverste, een tijdje

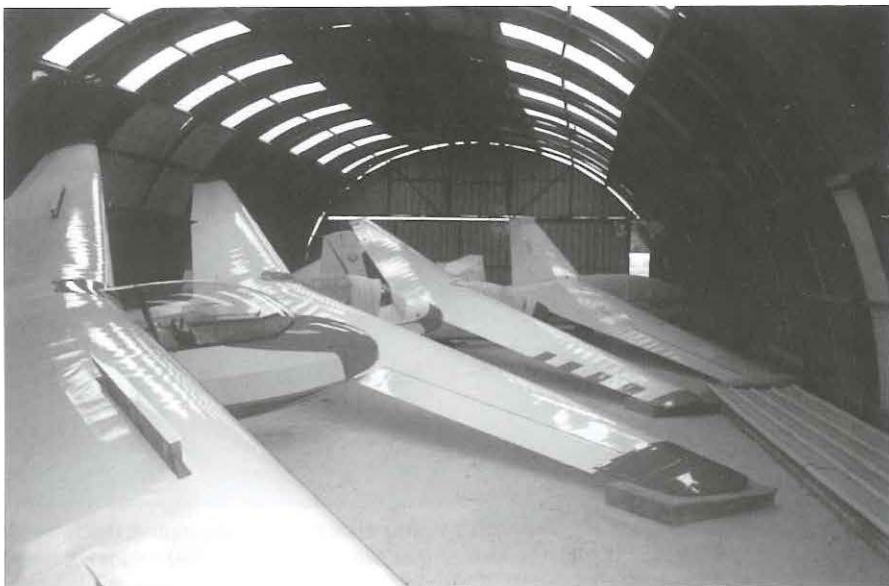
later is er ook Luc Braet bijgekomen als pleinoverste - instructeur, de club kon nu dromen, twee pleinoversten - twee instructeurs - twee technische controleurs - sportafgevaardigden, kort gezegd Zweefvliegclub - Beernem vzw voldeed aan de statuten van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw en kreeg stemrecht in het dagelijks bestuur.

Zweefvliegclub Brugge was op aanraden van het gemeentebestuur van Beernem omgedoopt tot vzw Zweefvliegclub Beernem, zo kon men jaarlijks wat financiële steun verwachten van het gemeente bestuur. Toestellen kwamen er bij en de club nam een nieuwe start. Na enkele jaren hadden de instructeurs er voor gezorgd dat de club 10 leden had met zweefvliegvergunning en 15 met leervergunning. De club had het ook financieel wat beter door het organiseren van kleine clubfeestje die ook toegankelijk waren voor iedereen die de club wou steunen en ook door de meerdere lidgelden die binnen kwamen.

Einde 1996 kwam het slechte nieuws. De Overheid had een deel van het terrein nodig om slip te storten die vrijkwam bij het graven van een nieuwe sluis te Beernem. De nodige stappen werden gezet en de club kon bekomen om de rest te blijven gebruiken 600 meter. Er werd ons ook medegegeeld dat dit maar tijdelijk was daar wij daarna terug de volle lengte konden gebruiken. Terug werden de nodige graafwerken uitgevoerd voor het gelijk maken van de lierbaan naar 800 meter. Niets was minder waar. Eind 1997 kreeg de club een aangetekend schrijven dat het terrein volledig moest ontruimd worden tegen einde april 1998. Je zou als clubbestuur voor minder sakkeren, waar na toe???? met al dit materiaal???het is geen kleinigheid dat je moet weg brengen, 2 loodsen - kantine - elektrische groep - 7 zweefvliegtuigen - 2 lieren enz... Het hoofddoel was de club moest blijven bestaan, wie raad vragen!!!! Er werd een afspraak gemaakt met de



Start KA4 Röh Lerche, mijzelf, Wim Hilderson. Beernem 1997



Loods Beernem. Blanik, 2 KA7, 1 KA8

eigenaars van Amougies, wij konden daar snel onderdak vinden en enkele leden vonden er hun oude club genoten terug van bij G.A.C. Twee kleine clubs tezamen, maar toch iedereen tracht toch zijn eigen streek trouw te blijven, zowel door de hoge onkosten te Amougies als de verre verplaatsingen naar Amougies. De leden bleven

weg maar de harde kern bleef gezapig verder doen, in de hoop toch een locatie te vinden in de streek van Brugge. Veel opzoekingswerk werd gedaan, maar nergens was er iets te vinden dat dienst kon doen als zweefvliegerterrein. Ook werd de Vlaamse Overheid aangesproken en tot onze grote verbazing zou volgens de Vlaamse Overheid



Loods Amougies. Luc Braet, mijzelf, KA7

dit maar enkele weken duren en konden wij beschikken over Ursel. Na enige tijd stelde de Vlaamse Overheid vast dat binnen de motor Vliegclub-Ursel vzw personen aanwezig waren die meer voor het zeggen hadden dan de Ministers van de Vlaamse Overheid bij Landsverdediging. Resultaat, na 6 jaar nog steeds geen geschikt terrein in Vlaanderen voor zweefvliegers. Eind september kreeg ik het slechte nieuws, instructeur de heer Luc Braet, op ouderdom gekomen en zich niet meer in staat voelend om deze zware taak op zich te nemen, wenste ontslag te nemen. Door deze omstandigheden en ook door het feit dat bepaalde mensen binnen ons klein clubje het stilletjes aan beu zijn geworden, het getouwtrek met de Overheid, zelfs de moed niet meer hebben om zich financieel in te spannen, heeft de raad gezamenlijk besloten om de ZON boven Brugge onder te laten gaan en met op geheven hoofd, zonder schulden, de club in vereffening te laten gaan. Laat ons hopen en ik ben daar van overtuigd dat het heen gaan van Zweefvliegclub - Brugge vzw geen aanleiding zal geven om de Liga bijdrage voor de leden te verhogen. De raad van beheer heeft besloten en de vereffenaar de opdracht gegeven het overblijvende actief saldo van de club rekening te storten op de rekening van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclub en dit ter ondersteuning van de werking van de Juniors. Bij het verschijnen van dit artikel zal Zweefvliegclub - Brugge vzw niet meer bestaan, toch wil ik via deze weg enkele personen in de bloemetjes zetten, nl. de naast bestaande van wijlen Fernand De Cock - de oude leden Pierre Montens - Hugo Joly - Camiel Rys - Filip Van Raepenbusch - Patrick De Cloedt - Tom Ferdinande - Hugo Hoilerbeke enz... en zeker en vast de leden van het laatste uur, de heren Luc Braet - Eddy Debeuf - Jef Seys - Wim Hilderson - en alle leden van G.A.C en K.F.C voor de mooie zweefvlieg momenten op grond en in de lucht, de leden van de raad van beheer van de Liga, het dagelijks bestuur en zijn secretaris voor de goede samenwerking.

André Christiaens
Vereffenaar

De goede oude tijd... 1976



door: Stan Taeymans

Dit artikel is overgenomen uit 'De Stick' het clubblad van de KAC te Weelde

We wisten nog niks van TMA's, we vlogen langs Brussel alsof er geen Zaventem bestond.

En die dag kon me niets of niemand tegenhouden. Jeanneke overtuigen lukte me niet, maar ik moest vertrekken voor een vlucht naar Le Mans! Vandaag!

En zelden heb ik ze nog gezien, autostrades van cumulusen die mooi opgelijnd de weg naar Frankrijk bezaaide en ongehoord stijgen tot 5 m.

Maar bij Parijs ontstonden de problemen en

mijn doel moest worden bijgesteld....zou ik mijn geplande 500 km nog wel halen..?

Het was de tijd dat de Kempische Aeroclub nog in zijn prille kinderschoenen stond en nog op zoek was naar hun ware identiteit. Het was de tijd dat ik nog dertig moest worden en mijn vierde jaar op Keiheuvel vloog, toen al duidelijk gebeten door het zweefvlieg virus. Het was de tijd dat we nog geen zomer uur kenden, GPS en GSM nog niet

bestonden, je moest navigeren met de vinger op de kaart, de radio's nog maar 1 kristal hadden, 123,50, en je moest gaan telefoneren bij de boer. Het was de tijd dat de zweefvliegers nog bijna overal konden komen, je langs Zaventem kon vliegen en we nog niets wisten van een TMA rond Kleine Brogel.....

Een super zomer met hoogtewinsten van 3000 m!

Het was ook de tijd dat er iedere dag een meteo bericht voor zweefvliegers werd gegeven op BRT radio om 9H15.

Het was ook de tijd van de super zomer 1976 die voor de zweefvliegers onvergetelijk was en tot nu toe onovertroffen. Er werden hoogtes van meer dan 3.000 m bereikt, zelfs werden er hoogtewinsten van 3.000 m gehomologeerd. Het was de tijd dat de ASW-15 de superkist was en de Pik-20 nog op de tekentafel lag. Het was de tijd dat de diamanten afstanden van 300 en 500 km nog in rechte lijn werden gevlogen omdat het in driehoek toen nog schier onmogelijk was!!!

Uiteraard waren het dikwijls verre ophalingen, vrij avontuurlijk en die daardoor ook onvergetelijk bleven. Het voorjaar met zijn noordoost stromingen werden dus uiteraard gretig benut om het sublieme doel te bereiken.

Na de eerste diamant in 1974 met de doelvlucht naar Coulommiers (nabij Parijs) met de Ka-8 OO-ZAP werden de wintermaanden benut om de kaarten in te tekenen voor de ultieme vlucht van 500 km. Het zou een doelvlucht worden naar Le Mans, een vliegveld 200 km zuidwestelijk onder Parijs. Onze living vloer lag menigmaal bezaaid met Michelin kaarten, lijnen werden getrokken naar Le Mans, naar een vliegveld naast het bekende Formule 1 circuit. Van luchtvaartkaarten was toen nog geen sprake en het navigeren op de Michelin kaarten was toen heel gewoon!!!

"De dag"... vandaag moest het gebeuren

Het zat er al een paar dagen aan te komen, de wind draaide van Noordwest naar Noordoost en volgens mijn "manager" Frans Bluekens (inderdaad de vader van Michel) ging het morgen "DE" dag worden!!!

Dinsdagmorgen 28 april, een mooie ochtend, staal blauwe hemel met een opstekende Noord-noord-oostwind. Voor mij stond het vast, het zou vandaag gebeuren!!

Moest nog enkel Jeanneke overtuigen en dat was een ander paar mouwen. Niks kon me echter van mijn plan af houden, dus maar met stille trom van huis weg gereden richting Keiheuvel.

Mijn ophaalploeg was bereid om me komen op te halen en John Declerck had enkele dagen vrijaf genomen om zo snel mogelijk de aanhangwagen richting Le Mans te sturen. De Ka-6e, OO-ZBF, werd in allerijl uit de loods gehaald en startklaar gemaakt op de 07. Goed ingeduffeld klom ik in de cockpit die volgestouwd werd met een hele resem Michelin kaarten.

De wind blies stevig en de eerste cumulusen stonden al mooi opgelijnd in straten aan de hemel en om 10h20 werd ik door Walter Luysterborghs opgesleept en weg was ik. Al vlug zweefde ik met ongehoord stijgen, een reuze bel 4 tot 5 m bracht me al vlug op een 1800m, het grote avontuur tegemoet. Niet wetende dat er nog, Willy Janssens (juist...de vader van Paul), Willy Daems en Eddy Reynders met hetzelfde doel gingen opstijgen. Even via de radio confirmeren aan John, die ondertussen ook was aangekomen, dat hij meteen mocht vertrekken.

Nog nooit beleefd, draaien was er niet bij, gewoon rechttuit!

Jongens het was schitterend, nog nooit beleefd, autostrades van cumulusen die mooi opgelijnd de weg naar Frankrijk bezaaide. Over de radio op 123,50 hoorde je niks anders dan verrukte Duitse kreten van, "Wunderschon, unglaublich" en "uber Brussel auf 2.000m." Om maar te zeggen dat het luchtruim rond Zaventem toen internationaal onbekend scheen.

Brussel liet ik rechts van mij liggen en via Waterloo dat al vlug uit mijn zicht was, passeerde ik Mons, Frankrijk lag voor mij letterlijk aan mijn voeten.

Het plafond steeg verder tot 2.300 m en draaien was er niet bij, gewoon rechttuit en de stick naar voor!! Nu en dan een keertje overwippen op een andere wolkenstraat om maar te zeggen dat het snel en probleemloos ging. Het navigeren ging vlot, één voor één verdwenen de Michelin kaarten naar de bagage ruimte achter, met uitzondering van 1 kaart die ik helaas was vergeten. Dan



De vluchtdeclaratie

maar verder op kompas en ja hoor, de volgende kaart was terug alles in orde met de navigatie. Via Cambrai ging het probleemloos naar Beauvais waarbij de autostrade de navigatie uitermate makkelijk maakte.

En plotseling, geen wolkje meer te bekennen

Het was 12 h toen ik de bochten van de Seine naderde bij Bonnières, het ging snel, heel snel, alhoewel de cumulusen iets dunner werden. Voor de veiligheid toch maar even stijgen tot het plafond want de lucht werd alsmaar meer onheilspellend blauw.

En dan werd het plotseling rustig, heel rustig, geen turbulentie meer en geen wolkje meer te bemerken in de Franse lucht. Verdorie...ik zat honderden meter boven de inversie. Het werd een heel rustige doorsteek tot op een kleine duizend meter, de inversie werd bereikt en het voor ons zweefvliegers zo heerlijke turbulente gevoel terug kwam.

Maar wat nu? Het werd duidelijk dat de wind eveneens serieus was gedraaid naar het oosten en dat het vrij moeilijk zou worden om het doel Le Mans alsnog te bereiken. Doelvlucht Le Mans werd dan ook vervangen en de hoop gesteld op vrije afstand, laten meedrijven met de wind.

De blauwe thermiek was niet makkelijk en ging maar tot een goeie 900m. Wat een afgang tegenover dat superweer met wolkenstraten en stijgen van 4 tot 5m!!!

Tweede probleem, had enkel Michelin kaarten bij van de route naar Le Mans, dus dan maar op het kompas gaan vliegen.

Toch nog naar Le Mans?

Na een tijdje met ups en downs kreeg ik meer vat op de blauwe thermiek en had de overtuiging dat ik in vrije afstand de 500 km zou kunnen bereiken. Ik besloot om haaks op de wind te gaan vliegen om alsnog te Le Mans te kunnen bereiken. Een uitstekend aanknopingspunt leek mij de autostrade Parijs-Nantes die langs Le Mans heen liep.

Ja hoor, wonder boven wonder belande ik terug op mijn kaarten en dit vlakbij Le Mans zelf. Door al dat navigeren kwam ik nog even in de problemen en zakte af naar een laag punt net voor de stad op een 400 m. Even een spannend moment maar daar komt de diamanten bel, juist voor de rand van de stad, een bel om nooit te vergeten, 2 m tot 950 m, hoogte zat om de stad over te steken waar ik het circuit en het vliegveld al van ver zie liggen. Voor alle zekerheid eens stevig in mijn billen knijpen...tjonge... in koeien van letters "LE MANS" op de hangaar!!!! Euforie...eventjes een kreet van jehelste over de radio, tegen wie, weet ik niet,



Hier Willy Janssens met zijn LS 1 en Stan Taeymans op het vliegveld van Le Mans, naast het autocircuit.

had nog geen woord kunnen zeggen over mijne radio, van de andere jongens van Keiheuvel niks gehoord.

Het werd een vrij turbulente landing met de striemende Zuid oostenwind die me na een kleine 6 uur vliegen mijn tweede diamant bezorgde.

Ik werd uit de piste geholpen door de chef piloot die zich verbaasde over de afstand die ik had gevlogen. Hij moet dan prompt de pers gebeld hebben want nog maar net geland of de pers kwam mij interviewen en foto's maken van mij met de Ka-6e.

Een uurtje later komt het prettige nieuws dat er "encore un Belge" geland is met een LS1. Willy Janssens was er ook geraakt, het werd een uitbundig weerzien.

Willy vertelde me dat hij zonder radio in alle haast was vertrokken en zijn patiënten in vlugge haast had afgewerkt om in full speed naar Keiheuvel zijn LS1 te gaan monteren. Van de anderen hadden we nog geen nieuws maar Willy had de Ka-8 met Eddy Reynders in de buurt van Parijs nog wel tegen gekomen..

Zelfs Jeanneke's humeur verbeterde

Het thuisfront werd verwittigd van de goede afloop en John was ondertussen al een stuk voorbij Parijs met de aanhanger. Jeanneke haar humeur was beduidend verbeterd en beloofde me voortaan altijd te komen halen....wat tot nu toe echt wel is gebeurd!!! De Ka-6e werd dan netjes in de hangaar gestald met de deuren uiteraard niet op slot zodat de nachtelijke "depannage" feilloos kon verlopen.

We zijn dan maar eens goed gaan eten en onze vlucht van die dag in geuren en kleuren herbeleefd bij een heerlijk Frans wijntje. Klokslag 11h stond John met mijne Peugeot en aanhangwagen aan de poort van het vliegveld, van een ophaling gesproken!!!!

Willy had geen ophaalploeg voorzien en is dus met ons maar terug gereden om zich daarna zelf op te halen!!! Na een nachtelijke tocht konden we de goeie oude Ka-6 veilig afleveren op Keiheuvel.

Nog jaren gedroomd over 1000 Km

Bij thuiskomst bleek dat Eddy Reynders met de Ka-8 zijn 300 km in vrije vlucht was gelukt en Willy Daems helaas nabij Parijs buiten was geland met zijn Cirrus. Later in het jaar is Willy er alsnog in geslaagd zijn doelvlucht naar Le Mans te voltooien. Ik heb nog enkele jaren gedroomd om met de JA duizend km in afstand te volbrengen maar het is helaas een droom gebleven. Langzamerhand zijn we gaan beseffen dat er terdege een luchtruim was dat alsmaar drukker werd bevolkt.

Heden ten dage zijn we genooddaakt om als het ware in corridors overland te vliegen, waarbij ik helaas deze droom heb moeten laten varen.

Veel later, het was toen 26mei 1990 werd er nog een droom verwezenlijkt, de magische grens van een driehoeksvlucht FAI van 700km (vertrek vanuit Weelde)! Maar, dat is een ander verhaal.

Toen begon voor mij het tijdperk om in Weelde te mogen komen vliegen...

KFC doellandingswedstrijd

Naar jaarlijkse gewoonte sluiten we bij de KFC het seizoen af met een internationale doellandingswedstrijd. Met deze wedstrijd willen we in de eerste plaats onze leden stimuleren de landingstechniek te verfijnen, met een veiligheidsverhoging tot gevolg (het F-aspect van KFC). De sfeer op de wedstrijddag zorgt er dan weer voor dat de C van KFC in het vet blijft staan, ook als het seizoen gepasseerd is.

Op 18 september l.l. waren we aan onze vijfde editie toe. Het doelgebied ziet eruit zoals voorgesteld in onderstaande figuur. Aan elke zone is een puntenaantal toegekend. Deze zones werden gekalkt in de graspiste op Amougies (EBAM). Bij het kalken heeft de tweekoppige jury te weinig windcorrectie toegepast waardoor de strepen

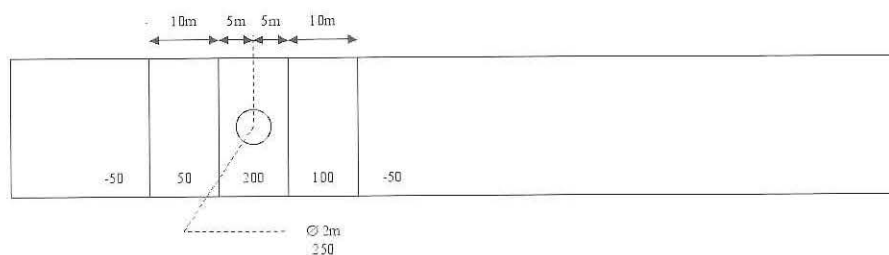
wel een beetje schots en scheef afgetekend waren. Maar aangezien ze voor alle deelnemers even schots en scheef waren, verklaarde de intussen wit gekalkte jury de doelzone "conform het wedstrijdreglement". Iedere deelnemer krijgt twee sleepstarts naar 200 m. Na het loskoppelen beginnen we uiteraard onmiddellijk aan het circuit. De bedoeling is vanzelfsprekend om zo dicht mogelijk bij of in de cirkel te landen. De touch down van het hoofd wiel telt. Bij een botsende landing is het de slechtste touch-down die telt. Alles gebeurt onder het onafhankelijke toezicht van een strenge doch omkoopbare jury.

De eerste start werd na een korte briefing gelanceerd om 10u15 met in het zog een wolk van kalk opgeblazen door het sleepvlieg-



tuig als het over de doelzone raast. De jury moest zich dan ook regelmatig van haar herteken-taak kwijten.

Het werd een sportieve en uitdagende wedstrijd dankzij een strakke cross wind (die het opvliegende kalk, jawel, in het gezicht van de juryleden blies). Tijdens de laatste vlucht



omstreeks 16u15 begon het te regenen. De motregen maakte het de laatste deelnemer (Dirk Roggeman) extra moeilijk en spoelde tevens de markeringen weg uit het gras. De juryleden hadden nochtans zo graag die witte lijnen weg gesnoven ... Ook Ward Dewerchin had met pech af te rekenen. Onder het motto "safety first" heeft hij zich vroeger dan voorzien moeten neerzetten wegens een "obstructed runway".

Alle zwevertypen waren welkom op de wedstrijd. De 21 deelnemers kwamen zowel van binnen als buiten de KFC. Leerlingen en dames hadden een eigen categorie. De jury was dan ook erg teleurgesteld toen bleek dat geen enkele van de deelnemende dames ook maar één omkoopting ondernam ...

Michel Dierickx slaagde er als enige in om binnen de cirkel te landen. Alle deelnemers maakten welliswaar mooie landingen, maar de cross-wind strooide menige malen roet in het eten om het wiel binnen de cirkel



neer te zetten. Het bleek toch geen simpele opdracht te zijn om een mooie landing uit te voeren binnen de cirkel onder de gegeven omstandigheden.

Na het afwassen en binnen zetten van de vliegtuigen was er ook nog een couscousdinnertje en aansluitend een party waarop de prijzen uitgereikt werden. Aangezien de tweede plaats een exaequo was werd er nog een schiftingvraag ingelast. De vraag had te maken met twee cumulussen, maar de details blijven in KFC-annalen bewaard. Tot de late uurtjes werd er nog doorgefeest, kwestie van ons verdriet omwille van

het einde van het seizoen wat weg te spoelen...

Hopelijk mogen we volgend jaar nog meer deelnemers van buiten de KFC op Amougies verwelkomen voor onze doellandingswedstrijd eind september 2005.

Eindklassement

In geval van exaequo is de score bij de eerste landing van doorslaggevend belang.

Tekst: Heikki Deschacht
Foto's: Marijn Degusseme

Pl	Cat	Naam	Imm	Type	1e	2de	Tot	Opm
1		Michel Dierick	YBP	Twin	200	250	450	Overall winner
2		Robert Lobbens	ZTD	Twin	200	100	300	Via schiftingsvrg
3		Patrick De Backer	ZNX	Puchacz	200	100	300	
4		Paul Verdijck	ZNX	Puchacz	100	200	300	
4	LL	Marijn Degusseme	ZNX	Puchacz	100	200	300	Beste leerling
5	LL	Dennis De Grootte	YBP	Twin	200	50	250	
6	LL/D	Nele Van Impe	ZNX	Puchacz	50	200	250	Beste dame
7		Christophe Vander Eecken + Ludo Peeters	ZNX	Puchacz	200	-50	150	
8	LL	Domien Brosens	YBP	Twin	-50	200	150	
9		Heikki Deschacht	YBP	Twin	50	50	100	Jury
10		Pieter Rebry	ZNO	Jeans	100	-50	50	Jury
10		Dirk Roggeman	ZNO	Jeans	100	-50	50	Gekl... dr regen
11		Guido Sergeant	YBP	Twin	-50	100	50	
12		Ward Dewerchin	ZNO	Jeans	50	-50	0	Pechvogel
13		Marnix Van Yper	YBP	Twin	-50	50	0	
14		Seppe Thomassen + Hendrik Degezelle	ZTD	Twin	-50	50	0	Verste deelnemer
15		Koen Verest	ZNO	Jeans	-50	-50	-100	
15	LL/D	An-Sofie Vermeersch	ZNX	Puchacz	-50	-50	-100	
15	LL	Peter-Willem Vermeersch	ZNX	Puchacz	-50	-50	-100	

Nota: onze Duitse vrienden uit Messchede zouden ons een internationaal deelnemersveld bezorgen, maar door de tegenvallende weerberichten hebben ze jammer genoeg forfait gegeven en zich verontschuldigd.

LL = leerlingen
D = dames

Gebruik van de opleidingskaarten

Bij de controle van het dossier dat bij het ligasecretariaat ingediend wordt voor de homologatie van de aanvraag voor de zweefvliegvergunning, valt steeds weer op dat bepaalde opleidingskaarten niet of nauwelijks werden gebruikt tijdens de opleiding zelf, en pas achteraf ingevuld werden door de verantwoordelijke instructeur. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Elk jaar gaat het wel iets beter, maar er is blijkbaar nog wat werk aan de winkel om zowel instructeurs als leerlingen te overtuigen van de voordelen die de opleidingskaarten tot eerste solo en tot het behalen van de zweefvliegvergunning effectief bieden tijdens de opleiding.

Het maakt weinig uit of de dienstdoende instructeur persoonlijk de kaart invult na elke vlucht, dan wel aan de leerling vraagt dit zelf te doen, om dan de invulling kritisch te bekijken. Er zijn verschillende varianten mo-

gelijk. Maar op het einde van een vliegdag moeten instructeur en leerling op de kaart de nieuwe stand van zaken kunnen aflezen.

Welke voordelen bieden die kaarten effectief?

Voor de instructeur

- De kaarten bieden je een houvast voor een gestructureerde aanpak van de opleiding. Zo ben je zeker dat je niets belangrijks over het hoofd gezien hebt.
- Als je voor de eerste keer of na enkele weken onderbreking opnieuw met een leerling vliegt, kan je in één oogopslag zien wat de leerling al weet (zou moeten weten) en kan (zou moeten kunnen). Aangenomen, als je de enige instructeur bent in een club met weinig leerlingen, is dit minder belangrijk, maar in de meeste clubs is er een beurtrol voor instructeurs.

- Je kunt er ook op aflezen of de opleiding regelmatig dan wel hortend en stotend verliep. Dit zowel qua opkomst als vordering.

- Je kunt er op aanduiden of een al geteste vaardigheid nog wel beheerst wordt, dan wel opnieuw geoefend dient te worden.

- Als puntje bij paaltje komt en je leerling een ongeval mocht hebben, heeft de kaart een bewijsfunctie van de degelijkheid van de opleiding. In onze gemeenschap, waar men steeds vaker de verantwoordelijkheid op een ander probeert af te schuiven en rechtszaken tegen instructeurs en/of sportclubs gemeengoed aan het worden zijn, is dit argument zeker niet te versmaden.

Voor de leerling

- De kaarten bieden ook jou een houvast in je opleiding; je kunt schatten wat de vol-

gende stap zou kunnen zijn, je handboek in dit verband al even raadplegen, en zo beter voorbereid deze volgende stap benaderen.

- Je ziet zelf beter waar je sterke en zwakke punten liggen. Je kunt dus doelgericht studeren of vragen stellen aan je instructeur(s). Je kunt er ook op zien of je een vaardigheid, die je vroeger correct beheerste, niet hebt laten wegwijnen.
- Je ziet ook zelf of alle punten afgehandeld werden. Indien een oefening naar jouw mening onvoldoende werd ingeoeft of je aan jezelf twijfelt, kan je gemakkelijk een bijkomende oefensessie vragen.
- Op het einde van je opleiding heb je een goed overzicht van je prestaties, en je weet ook zeker dat je alle belangrijke stappen effectief doorlopen hebt.

Wat zijn de nadelen van de kaarten? Persoonlijk zie ik er geen doorslaggevende. Maar hier enkele vaak gehoorde opmerkingen.

- De kaarten gaan te ver, of juist niet ver genoeg. Deze kaarten werden verschillende jaren proefgedraaid, en alle instructeurs kregen ruim de kans om de inhoud te laten bijsturen via de Raad van

Instructeurs. De inhoud stemt dus overeen met een brede consensus. Je kunt altijd verder gaan dan de vereisten van de kaarten. Wie echter beslist bepaalde onderdelen helemaal weg te laten, neemt een zware verantwoordelijkheid.

- *Bepaalde onderdelen zijn moeilijk realistisch te oefenen* om diverse redenen (voorbeeld: tolvlucht kan men moeilijk of niet oefenen met bepaalde tweezitters). Hier is het de taak van de instructeur om toch zoveel mogelijk de realiteit te benaderen. Eventueel kan een afspraak gemaakt worden met een bevriende club om bepaalde onderdelen te kunnen oefenen.
- Sommige instructeurs klagen dat dit slechts papier is en dat ze geen tijd hebben om dat in te vullen tijdens de vliegdag. Vinden die dan wel de tijd voor een degelijke debriefing na de vlucht? Het plaatsen van een paar streepjes en kruisjes kan hooguit een minuut duren, ten minste als men gedurende de vlucht al met de kaart in het achterhoofd werkt. Uiteindelijk moet je maar één kolom per vliegdag en per leerling invullen!
- *Geoefende instructeurs voelen zich door de kaart "gecontroleerd", alsof ze hun job niet goed deden.* Dit is een louter psychologische drempel. Ook zij moeten zich toch

realiseren dat iedereen iets kan vergeten, en dat een schriftelijke geheugensteun altijd nuttig is (denk maar aan de checklist!).

Om te besluiten zou ik zeggen:

Instructeur, ook al sta je sceptisch tegenover bepaalde elementen op de kaarten, gebruik ze!

Heb je opmerkingen, laat ze via de Raad van Instructeurs doorstromen naar de Liga. De kaarten kunnen wellicht nog verbeterd worden. Maar het is in ieders voordeel dat we een gestructureerde opleiding hebben.

Denk eraan dat EASA zich ook hier gaat moeien. Hoe overzichtelijker en beter doorzicht ons systeem is, hoe groter de kans dat we onze toekomst verder kunnen mee bepalen. Slordigheid en oppervlakkigheid mogen we ons echt niet meer veroorloven.

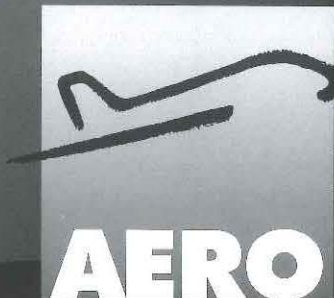
Leerling, sta erop dat je instructeur de kaarten gebruikt, je kunt er alleen beter bij varen!

Sommige instructeurs hebben een duwtje in de rug nodig in dit verband, por ze dus gerust aan!

Stéphane Vander Veken

TRAININGSSCHEMA voor het behalen van de ZWEEFVLEIEVERGUNNING	
Naam: <i>Luchtig</i>	Geboortedatum: <i>23 12 1972</i> Ver: 100102
Voor naam: <i>Pier</i>	Nr oefenvergunning: <i>03/105</i> geldig tot: <i>31 11 2005</i>
Datum theoretisch examen: <i>5/4/05</i>	Beoordeling: <input checked="" type="checkbox"/> Theorie gekend en gedemonstreerd
Datum doellandingen: <i>21/8/05</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Voldoende beheerst door leerling
1. Vliegen in lokale kegel met F=10. Van eerste solovlucht tot 10 uur solo	
Controle van de lokale kegel met F=10 met zicht op vliegveld	<input checked="" type="checkbox"/>
Thermiek vliegen. Hoe ontslaat thermiek?	<input checked="" type="checkbox"/>
In bocht gaan (in thermiek)	<input checked="" type="checkbox"/>
In stijgwind blijven; centreren	<input checked="" type="checkbox"/>
Uit stijgwind gaan	<input checked="" type="checkbox"/>
Snelheid van minimum dalen (Vz min)	<input checked="" type="checkbox"/>
Cirkelen met anderen in dezelfde stijgwind. LOOK OUT	<input checked="" type="checkbox"/>
Doorsteken Maximum glijgetal t.o.v. de lucht - de grond	<input checked="" type="checkbox"/>
Windsrichting bepalen	<input checked="" type="checkbox"/>
Stabilisatie van de snelheid en gebruik trim	<input checked="" type="checkbox"/>
Verfijning van circuit en landing met $V = (V_s \times 1,3) + W/2$	<input checked="" type="checkbox"/>
Doorgeven positie	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Vliegen in lokale kegel met F=1/2 F toestel (vanaf 10 uur solo)	
Elementaire Navigatie (zonder zicht op vliegveld)	<input checked="" type="checkbox"/>
Koersrichting naar het vliegveld toe	<input checked="" type="checkbox"/>
Oriëntatie	<input checked="" type="checkbox"/>
Kaartlezen en luchttruim; hoogtebeperkingen	<input checked="" type="checkbox"/>
Instelling van de Mc Cready - Ring en invloed op het glijgetal	<input checked="" type="checkbox"/>
Glijgetal t.o.v. de grond in functie wind en Vz gemiddeld	<input checked="" type="checkbox"/>
Toename afstand bij koersafwijking om naar een CU te vliegen	<input checked="" type="checkbox"/>
Indeling Luchttruim en hoogtebeperkingen (LFAU)	<input checked="" type="checkbox"/>
Thermiekvliegen	<input checked="" type="checkbox"/>
Bochten met verschillende inclinaties en invloed op Vz min	<input checked="" type="checkbox"/>
Invoegen in thermiek waar reeds andere toestellen zijn	<input checked="" type="checkbox"/>
Optimalisatie Rotissnelheid $V_{R2} = V_{Zmin} = V_{Zmax}$	<input checked="" type="checkbox"/>
ONH / OFE	<input checked="" type="checkbox"/>
Wat te doen bij verloren vliegen?	<input checked="" type="checkbox"/>
Ronden van keerpunt (foto - logget)	<input checked="" type="checkbox"/>
Gebruik van GPS	<input checked="" type="checkbox"/>
Vliegen met afgedekte instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/>
3. Voorbereiding buitenlanding	
Veldkeuze	<input checked="" type="checkbox"/>
Verfijning circuit en landing. Circuit in L of U vorm	<input checked="" type="checkbox"/>
S-bochten - Slippen	<input checked="" type="checkbox"/>
Aanvliegen in laatste deel finale met $V = (V_s \times 1,2) + W/2$	<input checked="" type="checkbox"/>
Volledig openen van remkleppen gedurende afronden	<input checked="" type="checkbox"/>
Meniale overstap van boven blijven naar buitenlanden	<input checked="" type="checkbox"/>
Doellandingen	<input checked="" type="checkbox"/>
Demonstratie toestel	<input checked="" type="checkbox"/>
Aantal vluchten / uren in DS	<i>32 - 19 - 33'</i>
Datum	<i>28 8 05</i>
Naam instructeur	<i>L. Boort</i>

OPLEIDINGSKAART tot eerste SOLO	
Naam: <i>Luchtig</i>	Geboortedatum: <i>23 12 1972</i> Ver: 100102
Voor naam: <i>Pier</i>	Nr oefenvergunning: <i>03/105</i> geldig tot: <i>31 11 2005</i>
Adres: <i>Jean Van Guchtstraat 2</i>	Beoordeling: <input checked="" type="checkbox"/> Theorie gekend en gedemonstreerd
Woonplaats: <i>Zottevrije</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Voldoende beheerst
Verplaatsing toestel op grond	<input checked="" type="checkbox"/>
Controle toestel voor eerste start	<input checked="" type="checkbox"/>
Handelingen Valschern	<input checked="" type="checkbox"/>
Gewicht piloot	<input checked="" type="checkbox"/>
Cockpitcontrole en CHECKLIST	<input checked="" type="checkbox"/>
Tekene bij start (Sleep/Lier)	<input checked="" type="checkbox"/>
Doorgeven positie	<input checked="" type="checkbox"/>
Kleurcode bedieningshandels	<input checked="" type="checkbox"/>
1. Kannismakingsvlucht	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Hoofdeffecten v/d stuurorganen	<input checked="" type="checkbox"/>
3. Rechte lijn	<input checked="" type="checkbox"/>
Standhoek, snelheid, trim	<input checked="" type="checkbox"/>
Inclinatie, haakeffect	<input checked="" type="checkbox"/>
4. Bochten LOOK OUT	
In en uit bocht gaan	<input checked="" type="checkbox"/>
Stabilisatie standhoek	<input checked="" type="checkbox"/>
Verschillende inclinaties	<input checked="" type="checkbox"/>
Koersveranderingen	<input checked="" type="checkbox"/>
5. Start en sleep / lier op de grond	
Sleep in rechte lijn	<input checked="" type="checkbox"/>
Sleep in bocht	<input checked="" type="checkbox"/>
6. Gecoördineerd vliegen	
Koerds - kogel	<input checked="" type="checkbox"/>
Slippen, Schuiven	<input checked="" type="checkbox"/>
7. Veiligheids-oefeningen	
Vliegen met grote aanvalshoeken	<input checked="" type="checkbox"/>
Overschakelen: rechte lijn - bocht	<input checked="" type="checkbox"/>
Totvlucht	<input checked="" type="checkbox"/>
Sprinkeldruk	<input checked="" type="checkbox"/>
Lage - G gaas	<input checked="" type="checkbox"/>
In en rond schroefwind gaan	<input checked="" type="checkbox"/>
De kabel lost niet	<input checked="" type="checkbox"/>
Kabelbreuk	<input checked="" type="checkbox"/>
8. Introductie thermiekvliegen	
9. Circuit	
10. Gebruik van de remkleppen	
11. Landing (met en zonder x-wind)	
Finale en afvängen	
Landing en uitbollen	
Dotricifing	
Aantal vluchten in DS	<i>32 - 19 - 33'</i>
Datum	<i>28 8 05</i>
Naam instructeur	<i>L. Boort</i>



EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

PRIVATE AND SPORTS AVIATION

Sponsored by

ExxonMobil

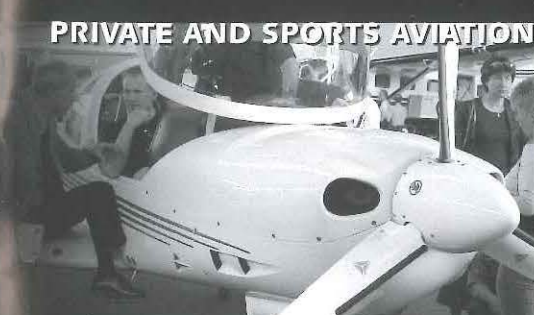
Aviation Lubricants

THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONAL TRADE EXHIBITION FOR GENERAL AVIATION

APRIL 21-24, 2005

www.aero-friedrichshafen.com



www.track-werbung.de



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.

