

LIGABLAD

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



33ste jaargang
januari • februari • maart 2012
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

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



33^{ste} jaargang • nummer 129
januari - februari - maart 2012

Hoofdredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Pauwels Patrick (LVZC) • Van Dam Kris
(KAZM) • Vander Veken Stéphane (KFC)
• Van Der Linden Fabienne (KAC) • Van
Gestel Dries (KAC) • Van Laethem Hans
(KAZM)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 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

Betalen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris BVBA

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 25 mei 2012 op het redactieadres.

Cover : Ready for take-off - foto: Yves Temmerman

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
"BELGIAN OPEN" 2011 St. Hubert	2
Charron.line 2012, een gevestigde waarde	3
Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Jos Vermeiren	5
Zweefvliegtuignieuws	7
Impressies symposium 2012	8
Het hoekje van de boekenreter	11
Safety corner	12
Een dag je hellingvliegen in Porta Westfalica	14
KACB Sportcommissie, vergunningen en brevetten	16

Woordje van de redactie

Ondanks het late winteroffensief zijn we intussen al getuige geweest van de eerste voorjaarsthermieken. Hopelijk vormen deze de voorbode van een thermiekrijk seizoen.

Een seizoen is niet zo lang en het aantal echt goede vliegdagen is in ons landje jammer genoeg beperkt. Bovendien is de huidige luchtruimindeling hier en vooral boven Nederland een sterk beperkende factor geworden. Voor het zorgeloos vliegen moet men buurlanden opzoeken. Buitenlandse stages of vliegvakanties vormen dan ook een groot voordeel voor wie zijn vliegervaring wenst te verruimen. Een goede keuze van de locatie, periode en beschikbaar materiaal vormen een belangrijk onderdeel om deze onderneming tot een succes te maken. Gezien de veelal beperkte verblijfsperiode is een grondige voorbereiding en planning onontbeerlijk om de gestelde verwachtingen van alle deelnemers in te lossen.

Voor velen bestaat een seizoen al enige jaren uit meer dan enkel vliegen en de winter is er niet enkel om thuis te wachten tot de eerste vliegdag zich aankondigt. Zij nemen binnen hun eigen club of de liga taken op zich. Taken die tijdens de week of bij slecht vliegweer kunnen uitgevoerd worden maar ook taken die de opoffering van één of meerdere vliegdagen vragen. Het is dankzij de inspanning van deze mensen dat straks de witte silhouetten zich opnieuw kunnen aftekenen tegen de wit-blauwe hemel. In ons clubhuis hangt een spreuk over het uitstervende ras vrijwilligers ... Ik hoop dat ze niet uitstervend zijn maar zie hen liever als een groeiende groep enthousiastelingen die begaan zijn met hun vereniging en sport. Waardeer hun inspanning en sta ze bij volgens uw mogelijkheden.

En nu op naar een geslaagd seizoen,

Geert

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Op 21 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en financieel verslag over 2011 en de begroting voor 2012 werden goedgekeurd. Tevens werden nieuwe bestuurders verkozen (details volgen later). Het werkingsverslag 2011 kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris en via de website.

Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de besprekingen tussen de KBAC en het DGLV, de status van onze luchtwaardigheidsorganisatie, de aankomende wedstrijden en de rapportering over de EGU- en IGC-meetings.

VCL

In december werd het tiende werkingsjaar afgesloten. Op 20 maart had de statutaire algemene vergadering plaats. Een derde partner trad toe, nl. de Vereniging van Vlaamse Motorvliegclubs vzw. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2011 moet voor 1 april a.s. bij het BLOSO worden ingediend.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Behoudens enkele types (de zgn. Annex II-toestellen) die onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' (CoA - Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC - Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor 118 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAMO+.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

28 januari: Jaarlijkse instructeursconferentie
12 februari: Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs ter voorbereiding van het theoretisch examen

17 maart: Theoretisch examen bevoegdheid instructeur

Als veiligheidsthema voor 2011 werd voor "Cockpitmanagement" gekozen. Hierbij denken we aan:

een goed gepoetste kap, maximaal zicht, instrumenten en uitrusting in orde, geen losse voorwerpen in de cockpit, documenten, kaarten in orde, correct uitgevoerde checks, enz.....

Geef aandacht aan al deze elementen bij elke vlucht!

Vacatures 'Junioren Coach' en 'Coördinator Wedstrijdcommissie'

De raad van bestuur kijkt uit naar nieuwe medewerkers:

- een 'Junioren Coach' in opvolging van Mark Huybreckx, die de begeleiding van jonge wedstrijdvliegers zal behartigen, en

- een coördinator van de 'Wedstrijdcommissie' in opvolging van Theo Stockmans, die als aanspreekpunt fungeert voor alle wedstrijdvliegers en als vertegenwoordiger van deze wedstrijdvliegers deelneemt aan het overleg op BZF-vlak. Zo o.m. de planning en organisatie van de NK's, overleg betreffende reglementen, selectiecriteria en systemen, etc...

(deze laatste functie vanaf 1 september a.s., nl. de aanvang van de voorbereidingen van het seizoen 2013)

COL 2012

Dries Van Gestel (KAC) zal vanaf dit seizoen Hugo Mertens opvolgen als COL-coördinator.

Wij danken Hugo voor zijn inzet de voorbije jaren en wensen Dries veel succes bij zijn nieuwe taak.

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

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b., oude dossiers worden geweigerd!

In 2012 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 20 juni, 30 september en 30 november.

European Gliding Union

Op 25/26 februari jl. had de jaarlijkse Congress Meeting plaats nabij Schiphol/Amsterdam. De KNVvL-Afdeling Zweefvliegen stond borg voor een prima organisatie. Het volledige rapport is eerstdaags verkrijgbaar op het secretariaat. Voorafgaand aan het eigenlijke congres vond een boeiende workshop plaats over 'Recruiting, keeping members & marketing in gliding'. Luc Stultjens was hierbij aanwezig namens de LVZC. Gezien het succes van deze workshop werd door het leden unaniem besloten dit initiatief een bestendig karakter te geven en een werkgroep op te richten om deze problematiek verder uit te diepen. Men mag een tweede samenkomst verwachten in het najaar. Aan het eigenlijke congres namen Johan Franssen en Jean-Marc Franssen deel namens de LVZC en de FCFVV. Zoals steeds

werd de agenda in hoofdzaak bepaald door de EU-regelgeving, meer bepaald de definitieve regelgeving voor FCL & MED en de wijze van invoering in de lidstaten. Tevens werden er ook afspraken gemaakt om direct te kunnen inspelen op de ondersteuning van de leden van zodra er meer geweten is omtrent de ATO's. Ook werd toelichting gegeven omtrent de 'Special Task Force' die werd samengesteld binnen EASA om wijzigingen aan Part M voor te bereiden.

Op bestuurlijk vlak werd Patrick Naegeli (UK-BGA) verkozen tot nieuwe president in opvolging van Patrick Pauwels. Deze laatste stelde zich niet maar kandidaat voor een nieuw mandaat. Als waardering voor de negentien jaren inzet als executive board member, werd hij benoemd tot honorary president.

FAI - IGC

Op 3-4 maart II. vond de jaarlijkse samenkomst plaats van de International Gliding Commission van de FAI in Potchefstroom (ZA). Het volledige rapport kan men eerstdaags raadplegen via de website van de FAI, of desgewenst kan men steeds een kopie aanvragen op het secretariaat.

De voorbije wereldkampioenschappen werden geëvalueerd en de voorbereidingen voor de aankomende kampioenschappen werden besproken. De wedstrijdorganisatoren zullen vanuit de IGC beter worden ondersteund om de kwaliteit te verzekeren. Het veiligheidsaspect tijdens de wedstrijden zal nog meer aandacht krijgen. De verschillende commissies brachten verslag uit en zo werden o.a. aanpassingen aan de sporting code Annex A en D voorbereid.

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Elementaire Vliegopleiding 5,- € (6,50)
 - Vliegboekje 2,50 € (4,00)
 - Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)
 - Zonnehoedje 3,25 € (4,50)
- * (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

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?

Surf naar www.dopinglijn.be of bel 0800-30201

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag. Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

WEDSTRIJDKALENDER 2012

GP Geraardsbergen	21-22 april 2012	Overboelare
Belgian Open	28 apr- 6 mei 2012	St.-Hubert
Kaiserwedstrijd	31 juni - 1 juli 2012	Zwartberg
Victor Boin (Ren)	17 mei 2012	Weelde

BEKER VAN VLAANDEREN

Kempencup	17 - 20 mei 2012	Weelde
Kiewit Cup	26 - 28 mei 2012	Kiewit
Keiheuvel Cup	4 - 5 augustus 2012	Keiheuvel

"BELGIAN OPEN" 2011 St. Hubert

Gecorrigeerde uitslag 15m klasse

Door een deelnemer werd klacht neergelegd tegen de (dag)uitslag mbt een lucht-ruimschending van een deelnemend pilot. De klacht is pas na de wedstrijd behandeld en gegrond verklaard. De uitslag van de 15m klasse werd rekening houdend met deze luchtruimschending herberekend. De nieuwe wedstrijduitslag veroorzaakt een verschuiving in het algemeen eindklassement. Hiernaast de gecorrigeerde uitslag.

Belgian Open Gliding Championship 2011
Gecorrigeerde uitslag 15m klasse

#	Total	CN	Pilot	Glider
1.	3581	21	Bert SCHMELZER	DISCUS2
2.	3554	SR	Robbie SETON	LS8 15m
3.	3537	FS	Daan SPRUYT	LS6
4.	3495	MC	Jef KELL	DISCUS (W) T
5.	3377	LT	Tim HUYBRECKX	LS7 (W)
6.	3146	5F	Michael JEANMOTTE	LS8 15m
7.	3126	MM	Andre Emmanuel LITT	VENTUS2 A/B(x)
8.	3119	HI	Koen VANDERPUTTEN	LS6 15m
9.	3057	7	Olivier SEVRIN	LS 4
10.	2940	52	Yves RUYMEN	Discus 2
11.	2721	ED	Emiel DE WACHTER	LS8 15m
12.	2581	4	Francois DELFOSSE	DISCUS
13.	2539	FU	Pieter LIEVENS	Cirrus STD
14.	2497	4V	Julien HENRY	Janus C
15.	2364	F1	Arjen VINK	DISCUS
16.	2198	KA	Jean-Louis CORNEZ	DISCUS (W) T
17.	2078	FA	Jean-Claude HOTTON	LAK 19/15m T
18.	2058	2S	Stijn VANDEN BOER	Libelle STD
19.	2038	GX	Rik VANDEN BOER	Cirrus STD
20.	1972	CX	Dries VAN GESTEL	LS6
21.	1859	DC	Niel DEIJGERS	Std. Libelle
22.	1605	ME	Eddy DE CONINCK	Pegase
23.	1374	UU	Johan LIEVENS	DUODISCUS T
24.	1338	C	Frédéric VANDENHEEDE	Ventus 2c/15m T
25.	1139	520	Benoit EVRARD	Discus
26.	976	KAH	Denis PETITFRERE	DISCUS (W) T
27.	695	EW	Fabienne VAN DER LINDEN	ASW 20



Albatros zorgde voor een Belgisch primeur door "De Arcus" een weekend naar het veld van Kiewit te halen.

Het prototype van de prestigieuze duozitter kon op veel belangstelling rekenen en vloog van 's morgens tot SS.

Foto: Kris Van Dam (KAZM)

Charron.line 2012, een gevestigde waarde ... met enkele kleine veranderingen.

Op mijn werk gebruiken ze soms de uitdrukking: "standing on the shoulders of giants". Dit leek me wel van toepassing toen ik overwoog om de nieuwe charroncoördinator te worden. Het grote kader werd lang geleden door een team onder leiding van Eddy De Coninck uitgetekend. De daarop volgende 7 jaar bleven onder andere Matthijs, Kurt en Luc Hugo trouw bijstaan om Charron.line te verfijnen tot een geoliede machine die in principe geen aanpassingen meer nodig heeft. Naast het besluit van Hugo om zijn taak als coördinator aan de haak te hangen zijn er voor 2012 toch nog enkele sportieve en extra sportieve aanpassingen te melden. In dit artikel wil ik deze kort overlopen als ook stilstaan bij enkel kleinigheden over de charron.line zoals we deze nu kennen.

Nieuwigheden

Nieuwigheid 1: De 10km regel bij OP

Tot en met 2011 stond in het COL-reglement dat voor een OP (opgegeven proef) de onderlinge afstand tussen ALLE keerpunten minstens 10km moest bedragen. Naar mijn interpretatie was deze regel deels gebaseerd op de FAI sportcode en was het een poging om het jojo vliegen te ontmoedigen. Er was misschien ook het achterliggende idee om nieuw beginnende overlandpiloten "van het veld weg te jagen". Einde 2011 heeft de charroncommissie (waarin elke club een afgevaardigde en dus stem heeft) beslist om deze regel aan te passen tot: "alle opeenvolgende keerpunten minstens 10km uit elkaar". Met andere woorden de benen moeten minstens 10km lang zijn, maar belangrijk, eenzelfde keerpunt mag meerdere keren gebruikt worden.

Dit niet in het minst opgedrongen door het feit dat het voor ons beschikbare luchtruim meer en meer aan het krimpen is. In ons huidige luchtruim maakte de 10km regel het soms zeer moeilijk om "optimaal" een OP te plannen doorheen smalle corridors zoals bv deze bij Tienen richting de Ardennen. Met het aanpassen van de 10km regel hopen we voor een deel tegemoet te komen aan het kleiner wordende luchtruim. Hopelijk blijven er met de regelmaat van de klok mooie OP-proeven opgeladen worden rond of tussen de verschillende verboden gebieden.

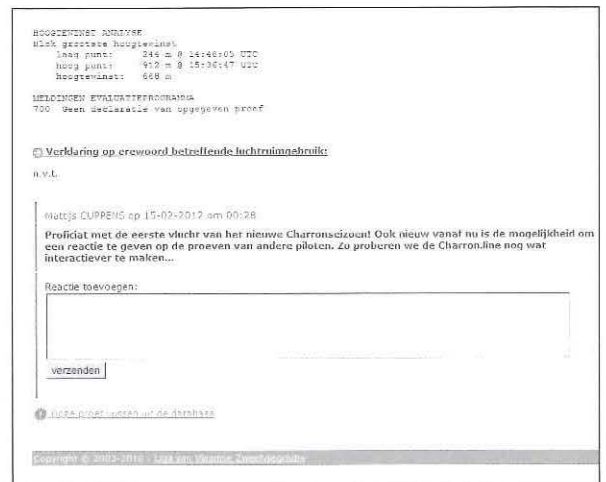
Met de huidige gevlogen afstanden in het achterhoofd zal deze regel in mijn ogen ook geen grote invloed hebben op het al dan niet vermijden van jojo vlucht (wat een FAI driehoek wel doet). De koersafwij-

kingen, veroorzaakt door de vroegere 10km-regel, tussen twee quasi parallelle benen van pakweg 100km is immers marginaal. Wel ben ik er als instructeur van overtuigd dat, ondanks het deels vervallen van de verplichting om het veld te verlaten, dit ook een opportuniteit biedt voor beginnende overlandpiloten. Nieuwe overlandpiloten kunnen nu hun opgegeven proef Charron koppelen aan een gewenningsvlucht waarbij loggers en overlandapparatuur worden getest gedurende een klein overlandvluchtje rond het veld. Ik zeg mijn leerlingen wel eens; "Als je een opgegeven veelhoek van 50 à 100km rond het veld kan vliegen, zal je dit in rechte lijn ook wel kunnen zeker."

Tenslotte heeft het voor iedere overlandpiloot nog een klein bijkomend voordeel. Wanneer vroeger bij een onverwacht gewijzigde (weer)situatie op de startplaats de proef werd aangepast moest net voor de start het nodig testwerk gebeuren (op logger of PDA) om te verifiëren of de alternatieve proef nog steeds aan de 10km-regel voldeed. Door de aanpassing kan je met een stuk minder zorgen op het veld je OP nog aanpassen aan de gewijzigde situatie. Piloten die een FAI-brevet ambiëren opgeliet!! De 10km-regel mag dan wel vervallen voor de Charron, voor zover ik weet bestaat deze nog steeds voor de FAI. Plan je 300km of 500km doelvlucht dus met de nodige marges. Op het einde van het jaar kunnen we deze aanpassing evalueren en desnoods bijsturen.

Nieuwigheid 2: doorvoeren nieuwe DAeC-handicaplijst

De DAeC heeft een nieuwe handicaplijst gepubliceerd die enkele veranderingen vertoont ten opzichte van deze van 2011. Als gevolg van deze aanpassing is tijdens de afsluitende vergadering van 2011 beslist om de grens tussen club en standaard, die voorheen op 98 lag, te verschuiven naar 96. Op deze manier blijven zogoed als alle toestellen in de klasse waarin ze zich vorig jaar bevonden. Na een grondiger "studie" van de nieuwe lijst blijkt dat er mogelijks nog enkele kleine ingegrepen moeten gebeuren met be-



Figuur 1. Vanaf dit jaar is het mogelijk om een reactie te plaatsen bij een vlucht van een andere piloot. Dit kan je doen onderaan de detailpagina van de bewuste vlucht.

trekking tot de handicaplijst. Dit zal gebeuren tijdens de eerstvolgende vergadering van de charroncommissie (midden maart 2012, na de publicatie van dit ligablad). Indien nodig zal hierover gecommuniceerd worden via het ligaforum. Bovendien is het meest up-to-date Charron reglement steeds te vinden op de website van de lvzc: http://www.zweefvliegen.be/index.php/secretariaat/documenten/cat_view/65-charronline

Nieuwigheid 3: stapgewijze aanpassing richting een interactievere Charron

Sinds enige tijd is het mogelijk om via een facebook account vluchten te "liken", al bleek deze mogelijkheid niet de gehoopte interactiviteit te veroorzaken. Meer en meer piloten delen hun ervaring over de vlucht via het opmerkingen-vak wat we enkel maar kunnen aanmoedigen. Dit jaar is de interactiviteit uitgebreid. Na het inloggen ben je vanaf nu in staat om naast commentaar op je eigen vlucht ook leuke opmerkingen of bemoedigende woorden te plaatsen bij vluchten van andere piloten. Dit doe je in het daarvoor voorziene vak volledig onderaan de detailpagina van de betreffende proef.

Vermits een beeld soms meer zegt dan duizend woorden is het vanaf dit jaar ook mogelijk om een link naar een blog of fotopagina toe te voegen bij het uploaden van je vlucht. Door dit te doen kunnen je volgers met 1 muisklik meegenieten van je vlucht. Er is geen copy-paste van de link meer nodig.

Aandacht voor het invoeren van je vlucht

Bij het goedkeuren van de vluchten van vorig jaar viel het ons op dat in sommige gevallen toch nog iets te slordig wordt omgesprongen met de vermelding op erewoord. Bij deze willen we elke deelnemer vragen hier terug iets meer aandacht aan te geven. Zie het niet als een pestregel maar een regel die ons toelaat de buitenwereld te laten zien dat we serieus met onze sport bezig zijn. Het lijkt me voor zich te spreken dat de Charron geen vluchten kan aanvaarden die niet voldoen aan eender welke wettelijke eis. Een duidelijk ingevulde beschrijving maakt het ook mogelijk dat andere piloten van jou vlucht kunnen leren op het vlak van omgaan met bepaalde luchtruimgebieden!! Iedereen moet sinds enige tijd "ja" of "nee" antwoorden op de vraag: "Heeft U gebruik gemaakt van luchtruim waar aanmelden verplicht is, per radio en/of transponder, of waar de toegang beperkt is (R-gebieden)?" vooraleer verder gegaan kan worden met het invoeren van de proef. Excuses zoals: "a dat is nieuw voor mijn" of "nog nooit gezien" zijn dus niet echt aan de orde.

Kort overzicht van de moeilijke proeven

Voor de nieuwe piloten onder ons, jullie kunnen ook deelnemen aan de Charron!! Naast de overlandvluchten in de vorm van een vrije vlucht of een opgegeven proef zijn de hoogtewinst en de duurvluucht ongewijzigd gebleven. Deze proeven vormen een ideale eerste kennismaking met de Charron.line. Als voorbeeld, één van de 3 vluchten van de 2de in het clubklasse-klassement buitenland 2011 was een hoogtewinst. In sommige gevallen kan een hoogtewinst of duurvluucht dus ook bijdragen tot een mooie klassering. Heb je vragen over hoe of wat, kijk eens op <http://www.zweefvliegen.be/charronline/2012/overzicht.php> of vraag meer uitleg aan de charronverantwoordelijke van je club.

Wat brengt te toekomst

De Charron.line werd en blijft, zoals bijna alle taken binnen het zweefvliegen, gedragen door vrijwilligers met niet altijd evenveel vrije tijd. Ondanks dat zijn er vage plannen om de Charron.line hier en daar uit te breiden. In een eerste fase in

de vorm van een soort beta versie. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan een uitgebreidere statistiek per piloot (overzicht totaal aantal ingevoerde gevlogen uren, vluchten per veld, ...) of naast afstandsproeven ook een vorm van snelheidsproeven. De toekomst zal uitwijzen wat mogelijk is en in welke vorm. De eerste stappen in de richting van een interactievere Charron zijn reeds gezet (mogelijkheid om een reactie te plaatsen), ook daar zullen we zien waar we stranden.

Voor de sportcommissarissen onder ons

Mag ik alle sportcommissarissen er op wijzen dat jullie met het gewone wachtwoord zonder extra maatregelen in staat zijn om vluchten van je clubgenoten te valideren. Meer informatie hierover kan je vinden in het document "handleiding voor sportcommissarissen" te vinden op de ligasite. Hiermee ontlast je een deel het werk van u club Charron-verantwoordelijke.

Groeten

Dries Van Gestel
COL-coördinator

Heeft U gebruik gemaakt van luchtruim waar aanmelden verplicht is, per radio en/of transponder, of waar de toegang beperkt is (R-gebieden)?
 --Selecteer ja of neen--

IGC file Bestand kiezen | Geen bestand gekozen

Afhankelijk van de grootte van de IGC-file en de snelheid van uw verbinding, kan het enige tijd (tot enkele minuten) duren alvorens de file naar de server gekopieerd is.

Verzenden

Copyright © 2003-2010 - Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

Figuur 2. Bij het invoeren van een proef zal steeds gekozen moeten worden of gebruik gemaakt is van een gebied waar aangemeld moet worden of slecht beperkte toegang van toepassing is.

Geef hieronder tekst en uitleg bij het gebruik van luchtruim waar aanmelden verplicht is, per radio en/of transponder, of waar de toegang beperkt is (R-gebieden). Geef eveneens radiofrequentie en naam van het gebied op te geven.

Andere opmerkingen:

Blog of fotosite voor deze vlucht (inclusief http://):

Verzenden

Copyright © 2003-2010 - Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

Figuur 3. Indien gebruik gemaakt is van een luchtruim met beperkingen zal steeds een uitleg gegeven moeten worden. Doe dit zo volledig mogelijk. Andere piloten kunnen van jou uitleg nog iets leren. Merk ook dat het vanaf dit jaar mogelijk is om een link naar een blog of fotosite toe te voegen aan je vlucht.

Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Jos Vermeiren



Klaar voor de Sohaj

Het zal zowat de koudste dag van het jaar zijn als ik aanbel bij Jos Vermeiren. Gelukkig woont hij niet ver van mij want op de baan is het nu geen pretje.

Maar Jos is een vlot verteller wat me het barre weer buiten snel doet vergeten. Hij was vroeger ook lid van de club waar ik vlieg. Het gesprek komt daardoor snel op gang. Een doos met vliegboeken wordt bovengehaald waarvan de eerste dateert van 1948 tot enkele jaren geleden. Goed voor meer dan 31000 uren waaronder meer dan 6000 zweefuren.

Waar kon je in 1948 terecht als jongere om te vliegen?

Ik schreef me als één van de eerste in bij de Airscouts. Niet om te vliegen maar we maakten modellen. Jammer dat het nu niet meer gebeurt, het is een goede basis.

In 1948 heb ik me dan aangesloten bij de Meeuw omdat ze daar toen ook een modelafdeling hadden. De RAC bestond toen



Voor de Ka6 in Fiance

ook al maar de mensen met een echte passie voor vliegen zaten toen bij de Meeuw.

Wie waren toen de mensen die de club draaiende hielden?

Jos Verbinnen, Jan Bakkers,... Die mensen werkten zeer veel. Het was ook de periode dat we een nieuwe hangaar met deze mensen bouwden. Het resultaat mocht gezien worden. Deze hangaar werd "de barak" genoemd en we brachten er zeer veel tijd in door. Na onze school fietsten we er naartoe en begonnen elke dag met het repareren van de zweefers. Als er iets moest gelijmd worden maakten we ons huiswerk terwijl de lijm droogde. We zaten daar ofwel te werken ofwel fel te studeren...

Hoe kwam het dat er zoveel hersteld moest worden?

Omdat we niet konden landen! We werden opgeleid op SG38 maar dat was een éénzitter. Dus gebeurde het regelmatig dat er iemand een slechte landing maakte. We probeerden ook onze SG38 te verbeteren. Op Duitse foto's zagen we dat er instrumenten werden ingebouwd en een cockpit rond de piloot. Op Antwerpen lagen genoeg resten van toestellen die we konden gebruiken. We rusten onze SG38 uit met instrumenten die niet altijd even nuttig waren. Een turn and bank, hoogtemeter, die waren niet echt nuttig als je maximum enkele minuten vliegt.

Een club heeft goede en slechte tijden. Hoe was dat in de tijd enkele jaren na de oorlog?

Toen ik lid werd was de oorlog pas ten einde en groeide de club natuurlijk. Maar in 19?? ging het slechter. We organiseerden toen vanuit Temploux initiatievluchten voor Antwerpen. Het was die dag goed weer en mede door de aanwezigheid van de pers hebben we veel leden kunnen werven.

Waar heb je nog gevlogen?

Ik was de eerste instructeur die werd aangenomen in St-Hubert. Van daaruit werd ik naar Frankrijk gestuurd om instructie te geven, Challes-les-Eaux, Issoire, Fayence,... In het begin van St-Hubert moesten we het veld nog vrij maken van "Rommelasperges". Dit waren grote palen die de Duitsers op het veld hadden gezet zodat er geen zwe-

vers of parachutisten konden landen; De naam kwam van generaal Rommel. Ik heb later ook nog de VZA mee gesticht maar daar heb ik weinig gevlogen.

Toen ik in Temploux instructeur was kreeg ik een aanbieding om voor een Amerikaanse firma (Sotramat) te gaan vliegen. Dit was zeer aantrekkelijk omdat ik twee studerende kinderen had. Tussendoor vloog ik ook nog taxi met een Aerocommander. Voor de RAC heb ik ook veel gevlogen.



Met Gill Van Den Broeck in de Lerche

Wie was de meest opmerkelijkste figuur die je in het zweeven hebt ontmoet?

Ongetwijfeld Willy Witter. Een stille jongen maar met "gouden handen" voor vliegen. Hij vloog veel met de Sohaj. Vaak moesten we hem dwingen om te vertrekken maar eens hij vertrokken was vloog hij formidabel. Ik denk dat hij zijn eigen thermiek maakte. Hij vloog veel in de wolken...

Heb je zelf veel overland vluchten?

Nee, zeker niet in het begin. We praten er wel vaak over maar Willy Witter was de



Een andere klassieker, de Gö4

eerste die het deed. Vanuit St-Hubert ben ik ooit wel vertrokken voor een 300 km doelvucht naar Etampes in Frankrijk met een Rhonlerche. Ik ben aan Bertrix teruggekeerd omdat ik het niet zag zitten. Ik liet me overhalen om terug te vertrekken en ben na 300 km geland in een veld west van Parijs. Het vliegveld heb ik net niet gehaald maar wel mijn 300km. Wedstrijden heb ik bijna nooit gevlogen. Ik vloog graag met leerlingen. Eigenlijk heb ik nooit geweten wat werken is. Ik heb alleen maar gevlogen!

Heb je op al die duizenden uren nooit in een gevaarlijke situatie geweest?

Ja, ik heb één keer bijzonder veel geluk gehad. Ik vertrok in Issoire met een K7 en na zware turbulentie tijdens de start werd mijn stick heel zwaar. Ik kon me niet draaien omdat ik zwaar aangekleed was. Na een tijd moest ik met twee handen sturen. Ik wou zien wat er aan de hand was en heb me toen losgemaakt om te kijken. Ik zag dat het linker hoogteroer omhooggegooid was tegen het richtingsroer! Ik heb me toen losgemaakt om te springen maar toen ik dat wou doen begon het toestel te duiken. Ik ben dan toch maar geland. 's Avonds kregen we telefoon vanuit St-hubert om te zeggen dat de parachutes geplooid waren voor transport, niet om te springen...

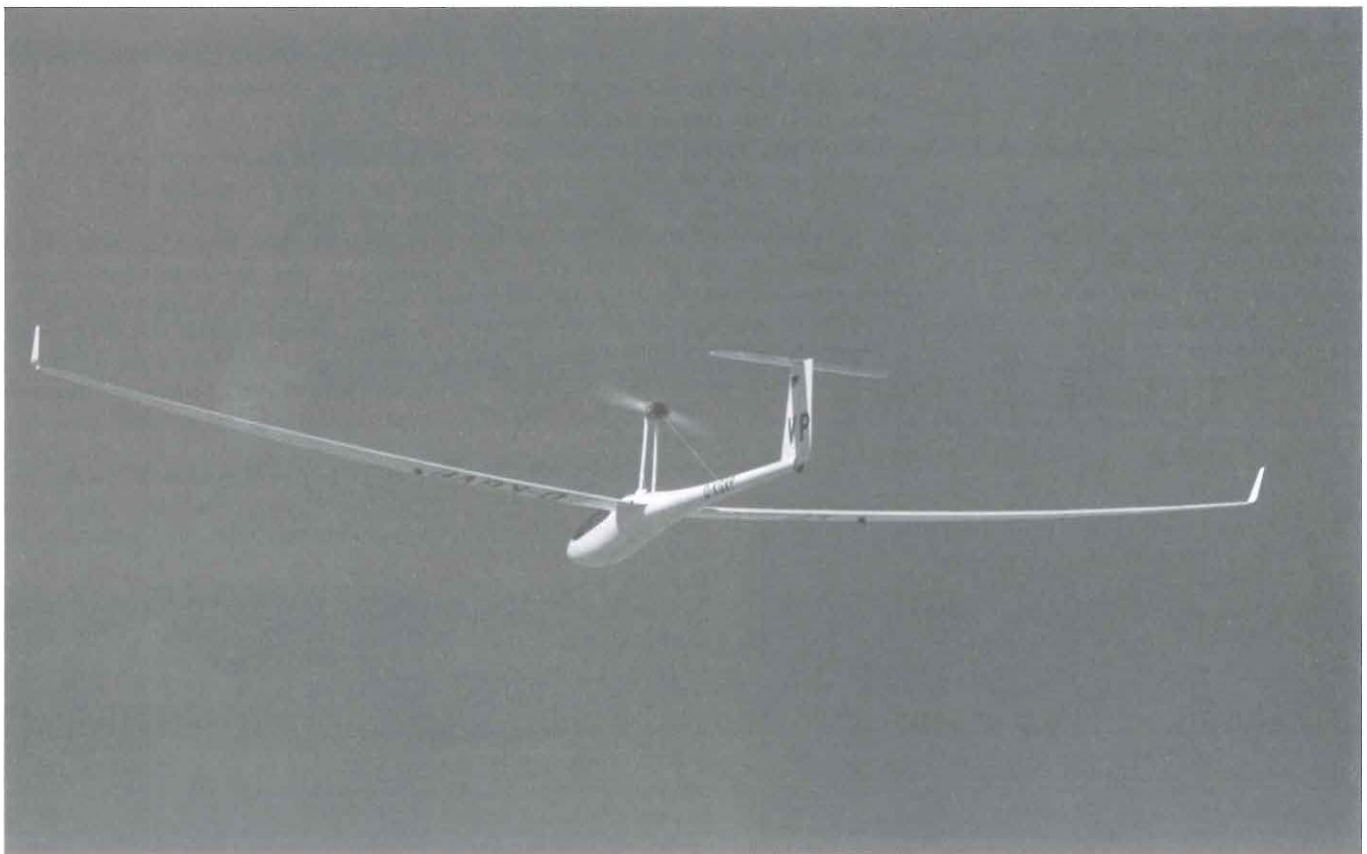
Hoe zijn je dagen tegenwoordig gevuld?

Ik ben bezig aan een autobiografie en verder vind je me nog regelmatig op de luchthaven van Antwerpen.

Bedankt voor het gesprek.

Uw vliegende reporter Kris (KAZM)

Jos vandaag. Foto genomen voor de oude barak van de meeuw in Deurne. Links: Jos Vermeiren, midden: Willy Witter, rechts: Walter



Start van de Antares 'VP' te Fuentemilanos. Foto: Kris Van Dam (KAZM)

Zweefvliegtuignieuws

Concordia



Dick Butler werkt koortsachtig verder aan de superzwever waarmee hij deze zomer aan de WK in Uvalde wil deelnemen. De romp is net terug uit het bedrijf van Heinz Weissenbuehler, M & H Soaring in Elmira, New York, waar zes weken werden besteed aan de afwerking van de bovenlaag (filler en lak). De romp is hierbij 7,2 kg zwaarder geworden i.p.v. de berekende 9 kg – attentie voor detail loont.

De vleugel is zo goed als af. Hansjorg Streifeneder helpt nu nog met het inpassen van de remkleppen. Chris Woodward zorgt voor het afwerken van de staartroervlakken in vakwerkconstructie door ze te bespannen met een lichtgewicht plastic film, Solar Trim genaamd. De bedoeling is om de roeren lichter te maken dan met een schaalstructuur, om er minder statische balansgewichten te moeten aanbrengen tegen flutter, de staart van deze lange romp bijgevolg ook lichter te houden, en zo het aanbrengen van vaste ballast in de rompnus te vermijden. Er blijft nog veel te doen, maar Butler hoopt het voorziene tijdschema te halen, met een eerste vlucht begin mei en de nodige testvluchten afgewerkt tegen het einde van die maand. Dan nog wat trainen voor de WK die beginnen op 28 juli...

DG Flugzeugbau

Deze firma laat weer eens stof opwaaien met een nieuwigheid: een wijziging voor alle oudere LS-toestellen met vooraan scharnierende kap, die door de constructeur als dwingend wordt voorgesteld, maar waarvoor EASA geweigerd heeft een AD (Airworthiness Directive - luchtwaardigheidsrichtlijn) uit te schrijven. Vandaar smalend commentaar van DG over EASA. Waarover gaat het? Over het inbouwen van een Rögerhaak en bijpassende afwerpveer. Natuurlijk een pluspunt in geval men genoodzaakt is de kap af te werpen om uit het stuurloze toestel te springen, en reeds jaren als optie beschikbaar voor die toestellen. DG drijft nu aardig de druk op, door er o.a. op te wijzen dat het ontwerp van de kappen van die toestellen in hun ogen niet eens de technische voorschriften van hun tijd respecteren – en een veeg uit de pan voor de LBA!



Overigens heeft Holger Back, bedrijfsleider van DG, in een interview (in Segelfliegen van januari 2012, met uittreksels op de DG-website) commentaar gegeven op de gerechtelijke stappen die ondernomen werden door het Landesverband Nordrhein-Westfalen omtrent de rechtsgeldigheid van het "instandhoudingsverdrag"

voor oudere LS- en DG-toestellen. Daarin wordt onomwonden verklaard dat, indien verdere stappen worden ondernomen door andere personen of groeperingen, de luchtwaardigheidsopvolging van deze toestellen met onmiddellijk effect zal worden opgezegd. Wat dat zou betekenen voor die zweefvliegtuigen, is niet helemaal duidelijk. Het is weinig waarschijnlijk dat een ander bedrijf die opvolging overneemt. In het beste geval belanden die zwevers dan in annex 2...

Een beetje soelaas toch voor wie zo'n toestel tweedehands koopt of verkoopt: indien de verkoper geen verdrag heeft afgesloten, zal de koper de achterstallige verdragsgelden van de vorige eigenaar niet moeten betalen, alleen die voor de periode vanaf de aankoop – voor zover uit de verkoopspapieren een precieze datum van eigendomsoverdracht blijkt, aldus Holger Back.

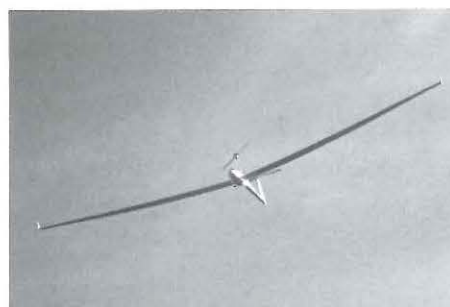
HP-24 Sailplane project

Het eerste exemplaar van de "bouwdoos-zwever" HP-24 heeft op 27 januari voor het eerst gevlogen. Merkwaardig is wel dat het hier niet gaat over het exemplaar van projectontwikkelaar Bob Kuykendall (zie <http://www.hpaircraft.com/hp-24/>),



maar wel van het toestel van Brad Hill, dat hij Tetra-15 genoemd heeft. Dit komt in het zelfbouwmilieu wel meer voor, maar is in de zweefvliegwereld ongebruikelijk. Als je weet dat de nodige mallen voor alle onderdelen, hoe klein ook, reeds werden vervaardigd voor dit prototype, begrijp je misschien dat de ontwerper niet veel tijd meer had om een eigen exemplaar te bouwen...

Lange Flugzeugbau



De Antares 23 E, het elektrische zelfstarter-zusterschip van de S-H Quintus, heeft op 23 december jl. voor het eerst gevlogen. Onder-tussen is de eerste reeks proefvluchten afgesloten met zeer bevredigende resultaten. Het prototype werd reeds uitgetoetst door kampioen Uli Schwenk, die zich blijkbaar ondanks de zeer zwakke weercondities kostelijk amuseerde. Het staat voor proefvluchten ook ter beschikking voor potentiële kopers.

Schempp-Hirth Flugzeugbau

De Quintus M (zelfstartversie) heeft op dezelfde dag als de Antares 23E een eerste vlucht gemaakt, wat symbool staat voor de



goede samenwerking tussen beide bedrijven. Commentaar van bedrijfsleider Tilo Holighaus bij de landing: "Daar gaan we nog veel plezier aan beleven!" Naast de klassieke aandrijving onderscheidt de Quintus zich voornamelijk van het zustertoestel door de typische S-H romp en de al even typische buitenvleugels met markante "gebroken" veranderingen van V-stelling. De binnenvleugels zijn identiek. En ook hier vorderen de proefvluchten bevredigend.

Deze beide 23-m toestellen bevestigen de trend naar kleinere spanwijdten in de open klasse, ingezet door de ASH-31 Mi. De bedoeling is om zo een hogere vleugelbelasting te verkrijgen, en dus betere prestaties bij hoge snelheid, zonder echter te veel in te boeten op zwakke dagen.

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Op 25 januari heeft de ASH-31 Mi het EASA luchtwaardigheidsbewijs ontvangen. Interessante opmerkingen bij het EASA gegevensblad: het 18/21 m toestel, dat enkel als zelfstarter bestaat, mag ook met uitgebouwde motor als zuiver zweefvliegtuig gevlogen worden, wat bij de kleinere spanwijdte en dito vleugeloppervlak zeker nuttig kan zijn om het toestel op wedstrijden optimaal te gebruiken, ook op zwakke dagen.

De komende WK te Uvalde zullen wellicht enig antwoord bieden op de vraag, welke weg de meest succesvolle wordt in de open klasse: de grote spanwijdte van de Concordia, de EB-29 en de Nimeta, of de kleinere spanwijdte en betere wendbaarheid van ASH-31 Mi, Quintus M en Antares 23E. Dan nog zien welk weertype daar zal overheersen!



*Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's*

Impressies symposium 2012



Beker van Vlaanderen 2011



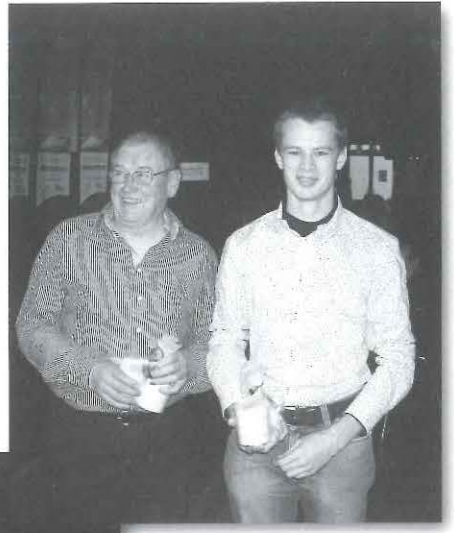
Beker van Vlaanderen Sport 2011



Beker van Vlaanderen Sport 2011



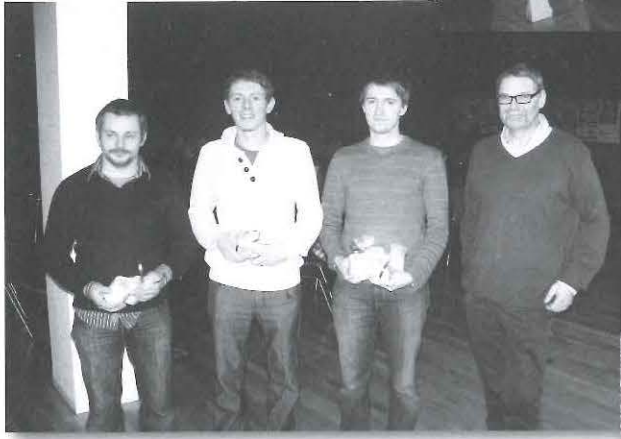
BK 15m Bert Jr.



COL Club binnenland



COL Club buitenland



COL Renklasse binnenland



COL Motorklasse buitenland



COL Standaard binnenland



De nieuwe instructeurs ontvangen hun stempel



Druk moment voor Patrick

FAI diploma's



Gaston Peeters Troffee



Het 'nieuwe' BK-podium 15m



Vice BK 15m, Daan Spruyt

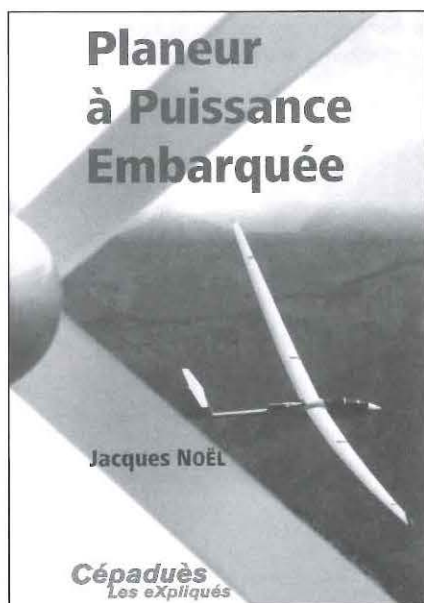
Renklasse buitenland



Het hoekje van de boekenvreter

Twee zeer verschillende werkjes ditmaal: het ene is meer een werkdocument ontstaan uit een gevoel van dringende noodzaak, het andere een kunstboek geboren uit liefde.

JACQUES NOËL schreef *Planeur à puissance embarquée* (Cépaduès éditions, collectie Les eXpliqués, Toulouse 2011, 44 goed gevulde blz. 17 x 24 cm met een twintigtal kleurfoto's, slappe, geniete (!) kaft, ISBN 978.2.85428.984.8) uitgaande van de vaststelling dat zweefvliegtuigen met hulpmotor, van welke aard dan ook, prominent aanwezig zijn in de statistieken van de zweefvliegongevallen. In de periode 1999-2001 hadden in Frankrijk 1 op de 3 ongevallen de dood als gevolg bij zweefvliegtuigen met hulpmotor, t.o.v. 1 op de 8 bij zuivere zweefvliegtuigen. Dit boek wil dan ook een analyse bieden van het waarom van deze ongevallen en de weg afbakenen naar mogelijke oplossingen.



De eerste helft van het boek is gewijd aan een presentatie van de bestaande systemen, met natuurlijk de nadruk op de klassieke 2takt en 4takt benzinemotoren, al dan niet zelfstartend. De voor- en nadelen van elke variëte worden zorgvuldig geanalyseerd. Ook de standaard- en de noodprocedures worden onder de loep genomen. Overal is veiligheid hét criterium waar rond alles draait.

Want de inleiding liegt er niet om: indien je een dergelijke motorzwever aanschaft om elk risico op buitenlandingen te vermijden, heb je het mis. Indien je erop rekent om de gevolgen van een foute beslissing op te vangen, heb je het mis. Indien je denkt dat je zo een gebrek aan kennis of kunde zult compenseren, heb je het mis. Indien je erop rekent om over onlandbaar gebied te vliegen zonder voldoende veiligheidsmarge om die zone zwevend te verlaten, heb je het mis. Indien je denkt dat je de techniek van de motoraandrijving kan vertrou-

wen, heb je het mis. Als je denkt dat je met je zelfstarter vrijgesteld bent van de dagelijkse briefing en het toezicht van de hoofdinstructeur, heb je het mis.

Alleen een grondige kennis van het toestel, de procedures en de potentiële problemen kan leiden tot een veilig gebruik van een fantastische machine, waarbij de nadelen van buitenland (ophaalploeg, tijdverlies, risico op de weg, enz.) in grote mate zullen vervallen. Jammer genoeg hangen de constructeurs de problemen van hun klanten met hun toestellen niet graag aan de grote klok. Zolang alles goed afloopt, wordt er dan ook zelden informatie verspreid over de oorzaak van al die kleine haperingen die er voor zorgen dat de motor weer niet wil starten, of vanzelf weer inklaapt, enz. Er worden niet eens altijd maatregelen genomen om herhaling ervan op nieuwere toestellen te vermijden.

De enige manier om daarover tips te ontvangen, is meestal mond-aan-mond-“reclame”. Hier brengt dit boek een belangrijke bijdrage: een twintigtal bladzijden met ervaringen van gebruikers i.v.m. storingen van allerlei aard met divers types aandrijving: motor die weigert te starten aan de grond of in vlucht, overmatige trillingen met structurele schade, motor die vanzelf inklaapt, schroef geblokkeerd in vaanstand, schroef die blijft draaien met onbruikbare motor (= super remklep), breuk van de aandrijfriem, mechanische breuken van de bediening van de carburator, benzinelek, blokkering van de decompressor, breuk van elektrische leidingen, enz. En vooral: mentale overbelasting van de piloot die in een delicate situatie, kort voor de buitenlanding, geconfronteerd wordt met relatief ingewikkelde startprocedures...

De gebruikers leveren echter niet alleen horrorstories, maar ook nuttige tips om de betrouwbaarheid van bepaalde systemen te verbeteren: “voer een grondige controle uit na elk gebruik”, “ontlucht de benzineleiding van een thuisbrenger met Solo tweetakt vóór de start”, “neem veel veiligheidsmarge (hoogte) alvorens je een thuisbrenger voor de eerste keer uitprobeert”, en nog veel meer.

Kortom, dit boekje biedt een hoge densiteit aan nuttige kennis en raadgevingen voor een kleine investering. Een must indien je een aangedreven zweefvliegtuig bezit of overweegt er een aan te schaffen. Of als je instructeur bent in een club waar dergelijke toestellen door privé-eigenaren gebruikt worden...



Het boek van HEIKE UMBACH, *Schulgleiter 38 – Vom Bauernadler zum Kultobjekt* (1ste druk 2010, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 120 blz. 30 x 24 cm zwaar satijnglanspapier, met talrijke technische tekeningen, z/w en kleurfoto's, mooi ingebonden in een met stof bespannen harde kaft met doorschijnende omslag, ISBN 978-3-613-03223-1), mag men dan weer beschouwen als het levenswerk van een fan van die vooroorlogse scholingséénzitter. Elk detail van dit boek verraadt de passie van de auteur voor een toestel dat duizenden jongeren het zweefvliegen heeft bijgebracht, alvorens meestal een roemloos einde te kennen bij het aansteken van de clubbarbecue...

Naast de ontstaansgeschiedenis van het type krijgen we een heleboel informatie over de technische aspecten: onderdelen, bouw, montage, afstelling, instrumenten, trimgewichten, enz. Technische tekeningen dienen als achtergrond voor een aantal pagina's, andere worden dan weer centraal geplaatst. Ook de foto's tonen fascinerende details van de SG-38. Bijzonder uitkiend is de integratie van historisch beeldmateriaal en liefdevolle kunstfoto's in een goed doordacht informatief geheel. Echt topklasse. Daar voel je goed dat Heike Umbach beroepshalve bezig is met fotografie, illustratie en grafisch design...

Er staan ook een aantal echte curiosa vermeld en geïllustreerd, zoals pogingen om de SG-38 om te bouwen tot tweezitter, met de instructeur onder de vleugel en met een verlengde stuurknuppel zijdelings rond de leerling gebogen. Wat daar de glijhoek van was, kunnen we beter niet weten. Maar na WO II was de soloscholing niet meer in, en echte tweezitters waren duur... Of wat dacht je van een dubbelsleep met een SG-38 en een Hol's der Teufel?

Je snapt het wel: de boekenvreter heeft voor dit werk een bijzondere genegenheid. Als je enige interesse hebt voor de geschiedenis van het zweefvliegen, en/of voor mooie boeken, is dit een must. En anders heb je ongelijk!

Stéphane Vander Veken

Safety corner

Raadgevingen bij hellingvliegen uit de VS

From Windsock, September 2007
Valley Soaring Centre, Williams, California

In dit nummer even een stukje over een alarmerende statistiek.

In de voorbije jaren was de zweefvlieggenootschap meermaals getuige van diverse fatale ongevallen nabij hellingen/bergvliegen. Meerdere daarvan recentelijk!

Een groot deel van deze ongevallen betrof ervaren piloten met moderne toestellen en de meesten onder hen raakten de grond met hoge energie wat veelal duidt op een overtrokken toestand.

Het artikel zelf is al enige jaren oud en verscheen oorspronkelijk in Winsock, tijdschrift van de Valley Soaring Centre VS.

Waarom zou een ervaren pilot zijn toestel, per ongeluk en vooral in de nabijheid van de berghelling, overtrekken? Bekijken we onderstaande figuur. Het bovenste toestel stelt ons voor terwijl we de pagina invliegen bij het initieel benaderen van de berg.

We blijven ± 100 m van de helling verwijderd en houden een vrij hoge snelheid aan (minimum 120km/h).

Is dit veilig genoeg? Misschien niet!

Laat ons veronderstellen dat er problemen op de loer liggen onder de vorm van een turbulentie, een heel sterke thermiek, rotor of een agressieve windschering. Voor het doel van deze uiteenzetting noemen we het fenomeen gewoon een windstoot die een afwijkend rolmoment veroorzaakt op ons theoretisch toestel.

Wat is een afwijkend rolmoment?

Goede vraag. Dit gebeurt wanneer onze rechter vleugel lift heeft die veel sterker is dan wat onze linkse vleugel ondervindt.

Iedereen kent het want meestal zijn we hier naar op zoek. We noemen het "de lichte vleugel" en proberen zelfs zo spoedig mogelijk in de richting van de omhoog gaande vleugel te draaien omdat zich daar waarschijnlijk stijgen bevindt.

Heb je ooit geprobeert om te draaien naar de oploftende vleugel en dat het toestel dit weigerde? Natuurlijk, het gebeurt vrij vaak en gewoonlijk zeggen we dan iets als "draai dan lome bak, ..." maar wat gebeurt er dan echt? Waarom draait het zweefvliegtuig niet naar de gewenste kant?

Omdat de thermiek groter is dan de beschikbare momentkracht op het rolroer. Een andere formulering hiervoor is ; "De thermiek probeert ons links te rollen terwijl wij het toestel rechts willen rollen."

Het resultaat is een status-quo waarbij we rechtdoor vliegen met vol rechts rol- en richtingsroer.

Bekijken we nu het tweede zweefvliegtuig in de figuur. We vliegen nog steeds in de pagina maar de windstoot heeft ons bijgehaald en

rolt ons naar links naar de berg toe. We hebben volledig rechts rol- en richtingsroer maar de windstoot is sterker dan de roeruitslag en we rollen steeds sterker naar links. Er zijn daar rotsen!

Waarom gebeurt dit? Het wordt geschat dat de rolroeren slechts tegenwerk kunnen bieden aan een liftverschil van ± 2.8 m/s. Veronderstellen we een niet ondenkbare lift van 6.2m/s onder de rechtse vleugel en slechts 1.5m/s onder onze linkse vleugel. Zijn dit realistische waarden? Nabij de helling, JA! Bovendien is het nabij deze berg steeds onder onze rechtervleugel.

Kijk nu naar het 3e toestel. Hier komen we pas echt in de problemen! Er zijn rotsen en bomen voor onze canopy waar er normaal lucht hoort te zijn. We zijn ervaren piloten en we panikereren niet, we blijven volledig rechter rol- en richtingsroer geven en brengen de stick vooruit om de rotsen uit onze canopy te halen.

Stop de Aktie!

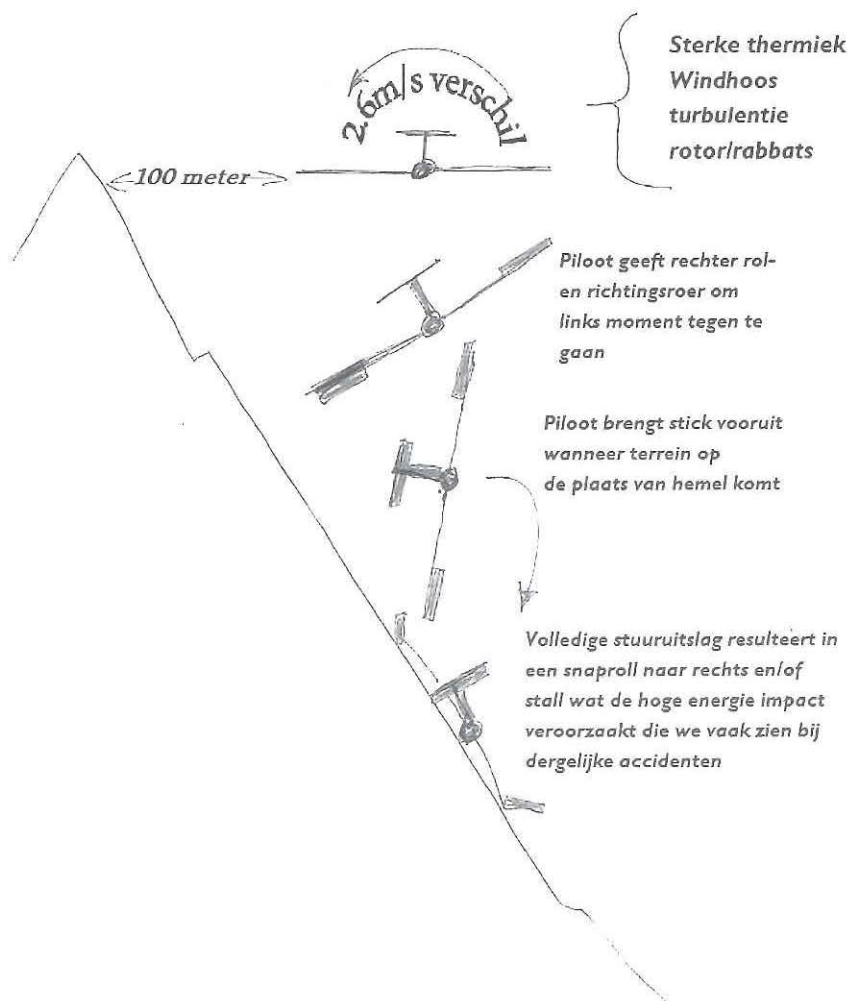
Herinner wat in de basisopleiding is aangeleerd, we kunnen een vliegtuig in elke positive en bij elke snelheid overtrekken.

Gaan we deze kennis nu even uitbreiden met wat er nodig is om een snaprol te maken.

Een snaprol maak je door vol richtingsroer en stick achteruit brengen. Het toestel zal rollen in de richting van de roeruitslag. We kunnen het toestel zelfs in rugvlucht overtrekken.

We vliegen zo'n 120km/h met vol rechts rolroer en de stick rechtsvooruit. Hoe zal het toestel hoogstwaarschijnlijk reageren? Het zal proberen snaprollen naar rechts maar de windstoot zal dit (tijdelijk) verhinderen. Hierbij is het meest waarschijnlijke scenario dat het toestel overtrekt en valt.

We hebben weer een mysterieuze botsing met het reliëf met hoge impactenergie is het niet? Moet het zover komen? Zijn zij onder ons die ervoor kiezen om dichtbij de helling te vliegen voorbestemd tot een hoge energie impact?



GRAPHICS by
JJ SINCLAIR



Nee, maar hoe voorkomen we de botsing met het reliëf?

Eerst en vooral, er zijn dagen dat het niet verstandig is om dichterbij dan 300m bij het reliëf te komen. Wanneer je een berg benadert en de turbulentie is zo hevig dat de alles in de cockpit gaat rondvliegen, dan blijf je beter op een 300m afstand.

Toch een beetje dichterbij?

Stel dat je de helling nadert met zo'n 120km/h en alles lijkt vrij rustig. Van de vluchtcomputer kan je afleiden dat de helling wel zal werken maar wat indien er een windstoot op de loer ligt?

Wat wanneer deze me tegen de helling wil draaien? Van zodra ik $\pm 100m$ van de helling kom laat ik het toestel 30° naar rechts rollen en hou het daar met een beetje richtingsroer. Waarom? Omdat ik zodoende al wegdraai van de berg. Wanneer ik nu doorheen een windstoot vlieg ben ik reeds voorbereid en kan ik ogenblikkelijk tegensturen. Met rechts rolrichtingsroer en extra stick naar achter stuur ik weg van de berg.

Ik volg bovendien alle regels zoals nooit recht in de berg draaien of een gebied steeds met S-bochten verkennen alvorens te cirkelen. Wanneer ik voorbij een gebied vlieg dat $1,5m/s$ stijgen geeft voor 20sec dan draai ik weg van de berg en kom terug doorheen het stijgsgebied om te bevestigen of het werkelijk bruikbaar stijgen is.

Indien het bruikbaar is, draai ik 90° weg van de rotsen, breng de vleugels horizontaal voor

een tel of 3 (je weet wel, één-1000, twee-1000, drie-1000) en vervolgens draai ik terug naar de berg. De drie-seconden opening weg van de rotsen geeft me voldoende ruimte om een bocht te voltooien naar de helling toe. De bocht naar de helling is geen vastbesloten feit. Richting helling stel ik mezelf continu de vraag; Ben ik 100% zeker dat ik deze bocht kan voltooien? Alleen indien het antwoord onbetwist "ja" is draai ik verder. Wanneer ik niet volledig zeker ben rol ik naar de andere kant en blijf S-bochten maken. Wanneer ik wel doorga kan ik de bocht uitvlakken zodat ik parallel met de helling kom en laat me, indien daar het beste stijgen zit, naar de helling drijven door de wind. Ik doe dit terwijl ik ongeveer 30° helling weg van de helling aanhou.

Oh ja, nog een goede raad, hou steeds een vluchtweg open!

GERAARDSBERGEN 2012

**GROTE PRIJS
GERAARDSBERGEN
21 & 22 APRIL
WWW.VZP.BE**

Een dagje hellingvliegen in Porta Westfalica

Op 3115 rijden van Weelde ligt Porta Westfalica, gelegen in de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen in het district Minden-Lübbecke. Thv Porta Westfalica ligt een langgerekte helling variërend van 150 tot 300m hoog dat volledig bebost is. Je kan de helling het best vergelijken met een gigantisch uitstekende molstunnel die zich ca. 100 km van ZO naar NW versnipperd door het landschap uitstrekt. Als er voldoende wind is (ideaal minstens 30 à 35km/u vanuit Zuid-Westelijke richting 210° tot 240°), wordt de helling zodanig aangeblazen dat je met de zwever gebruik kan maken van de opwaartse kracht om de loefzijde van de helling op en af te vliegen. Wakkert de wind meer aan dan kan men er zelfs golfvliegen (0,1 tot 3,0m/sec) waarbij hoogtes van 3 à 4.000 meter haalbaar zijn. Dergelijke gunstige omstandigheden doen zich meestal voor vlak voor een naderend front.

Bij ideale omstandigheden kan men een been van 100 km vliegen en zo vluchten van 400 à 500 km vliegen.



Flugplatz Porta Westfalica (EDVY)

Elevation: 45m

Runways:

Asphalt: RWY 05/23 860m x 15m

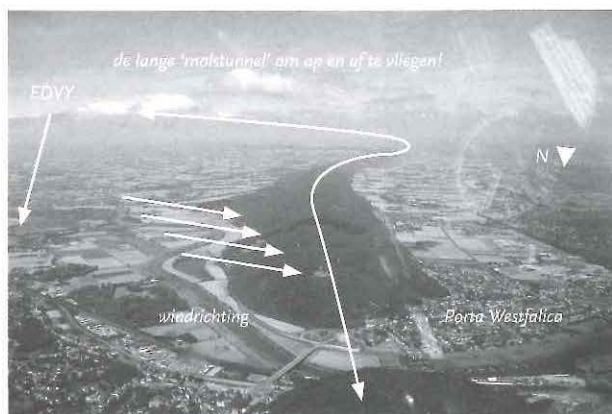
(vnl motorvliegtuigen en occasioneel voor sleepstarten)

Grass: RWY 05/23 1000m x 30m

(uitsluitend voor zwevers en motorzwevers - sleepstarten als de lier niet actief is)

Bij goede weersvoorspellingen kan je er best vroeg bij zijn: 7-8 uur is er geen uitzondering, evenmin een wachtrij van 40 à 50 vliegglustigen. Aanrader is dus in de vooravond van het Duitse bier af te blijven en vroeg te gaan slapen. Het eenvoudigste is je auto aan de kant van het vliegveld te parkeren bij je aanhangwagen en dan onder de dons in de koffer te kruipen. Er zijn verschillende zweefvliegclubs op het vliegveldje. Tot hiertoe hebben we gebruik gemaakt van de gastrijheid van AC Minden die zowel een 2-trommelslier als een Robin ter beschikking stellen. Geen administratieve rompslomp – betalen (25€ lierstart / 35€ sleepstart) en aanschuiven voor de start!

Om voor het eerst de helling aan te vliegen, geeft het wel een erg rare indruk. Met een lierstart kom je er op zo'n 400 m af. Na het nemen van je rechterbocht merk je de helling op dat nog 3,5 km verder ligt en dan vraag je je



af of je het wel zal halen... Toch wel, je zit immers met de wind in je staart. Meteen na het ontkoppelen moet je in één rechte lijn naar de helling vliegen waar je dan op een 250 à 300 meter AGL aankomt. Een hoogte die niet erg comfortabel lijkt, zeker als je dan de vogels in de takken van de bomen kan onderscheiden! Maar zodra je uitlijnt met de helling, wordt je onmiddellijk gerustgesteld door een positieve uitslag van je vario. Eens je van de lier komt mag je dus niet twijfelen, meteen stick vooruit en zeker niet terugdraaien.

En dan begint de fun! Eerst het stijgen wat aanvoelen, langs de enthousiast wuivende toeristen op de Kaiser Wilhelm Denkmal (monument uit 1896) een strakke bocht nemen om dan terug uit te lijnen.

Aan dit stuk van de helling kan het zo druk zijn dat je denkt dat je Flarm aan het flippen is. Niet alleen zwevers hangen hier in de lucht maar ook loom deinende parapenters en deltavliegers in de meest gekke vormen die het niet altijd nauw nemen met de voorrangregels. Bovendien zijn ze aanzienlijk minder wendbaar dan een zweefvliegtuig. Een beetje verderop is er ook een delta startplaats waar we rekening mee moeten houden en waar we wat ruimer langs moeten vliegen.

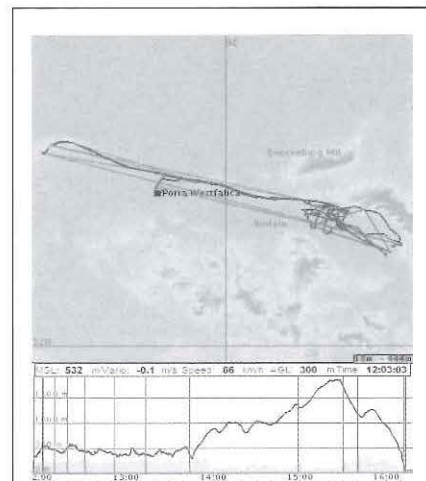
Allemaal perfect beheersbaar als men de ogen maar benut om de lucht continu in 3D af te scannen. Continu anticiperen, dus: "vóórdenken over hetgeen mogelijks kan mislopen en nadenken over de alternatieven!".

Op sommige stukken van de helling wordt het wat vlakker of stopt het abrupt om dan een paar honderd meters verder weer terug te kunnen aansluiten. Als je de helling bij Porta Oostwaarts afvliegt, overvlieg je een aantal kleurrijke steengroeves, wat historische gebouwen en ook een autosnelweg die over de helling loopt dat je pal erboven moet overvliegen. Leuk en mooi!

Het stijgen varieert, soms gaat het beter vóór de helling, soms weer geeft het ter hoogte van de kam wat meer. Je snelheid pas je aan, als de helling goed geeft heeft het geen zin om traag te vliegen om dan 2 à 300 meter boven de helling te hangen. Voldoende snelheid om net onder of aan de kam te suizen – gas geven daar waar de helling stopt om dan weer op te

trekken aan de volgende helling waar je terug kan aansluiten. Echt hoogte bijtanken is noodzakelijk indien de oversteek naar een volgend gedeelte van de helling wat verder ligt, meer bepaald Z-O waarts van Porta richting Ith, waar de weersomstandigheden echt optimaal moeten zijn om er te raken.

Wat als de wind serieus begint af te zwakken? Plan B: geen oversteekjes meer maken en langs de helling aan optimale snelheid vliegen om boven te blijven en terug te dobberen richting vliegveld. Lukt dit niet dan wordt het plan C. Buitenlanden biedt over het gehele tracé van de helling genoeg mogelijkheden: recht 'het platteland' in! Over de windrichting moeten we al niet twijfelen dus dat is al een zorg minder op die geringe hoogte die we dan hebben. Turbo of geen turbo – aan de helling in Porta is iedereen gelijk voor de wetten van de zwaartekracht!

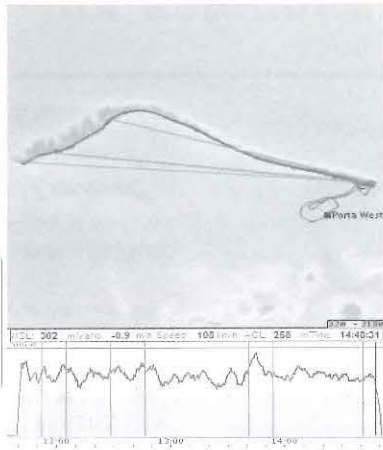


OLC 198 km - 23/10/2010

Vlucht met de Libelle:

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/flightinfo.html?dsId=2159390>

Laat gestart wegens omstandigheden. Fijn rondgefladder met 3 Libellekes. Mooie afsluiter van de golfvlucht langs de lenti's in de vallei met mooie kleuren van de zonsondergang. Geland in de gietende regen.



OLC 133 km - 01/11/2011

Vlucht met de Ventus

<http://www.onlinecontest.org/olc2.o/gliding/flightinfo.html?dsld=1570980>

Eerst waaide de wind maar net voldoende om thv Porta letterlijk rond te hangen aan de helling: één krioelende zwerm van zwevers, parapenters en delta's. Kort na de middag wakkerde het wat meer aan. De zwerm deinde uit en ik vertrok. De beloofde superdag was het eindelijk toch niet geworden, te veel OZO – laat staan golf. Ver kon je niet gaan, de helling droeg op sommige stukken maar net om heen en weer te dobberen maar het was fun! Voor mij gewoon een zalig gevoel om mijn linkervoet terug te kunnen gebruiken die volkomen genezen is, ik heb hiervoor sedert maart op zitten wachten. Gedaan de beperking van enkel links te moeten bochten, ik kan weer normaal vliegen!

Ik kan met plezier terugblikken op 2 fijne vliegdagen in Porta (met dank aan Daan Spruyt die me er heeft geïntroduceerd). Het waren niet de topdagen maar toch één van de fijnste herinneringen; vooral de allerlaatste vlucht met de Libelle vorig jaar was memorabel: kilometerlange magnifieke lenticularissen hebben we met 3 Libellekes afgesurft in de golf. Dit jaar heb ik het stof van de Ventus er mogen afvliegen.

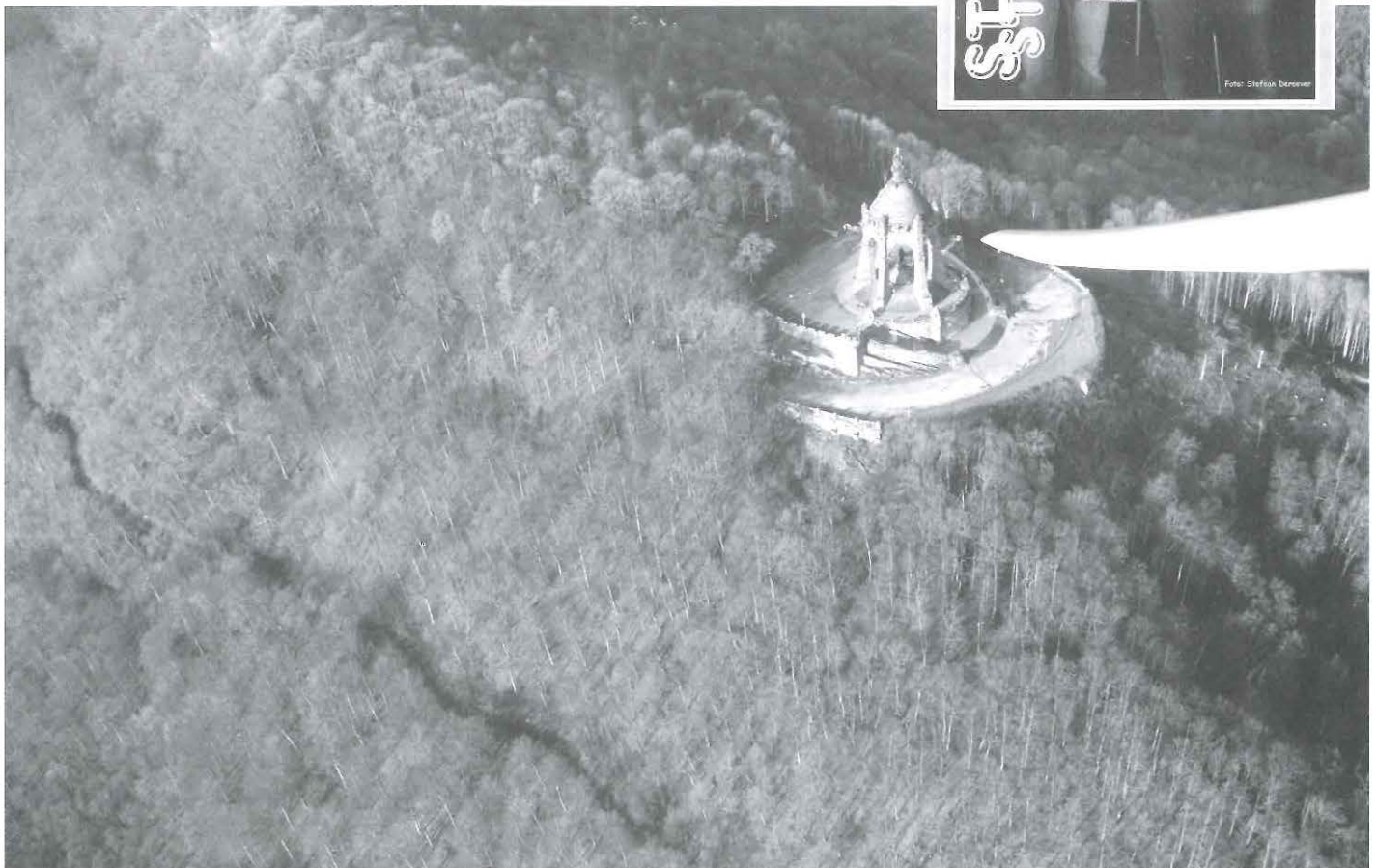
Links:

www.ac-minden.de

www.edvy.de

<http://www.acbo-l.de/>

Fabienne Van Der Linden (KAC)
Overgenomen uit 'Stick',
clubtijdschrift van de KAC.



Kaiser Wilhelm Denkmal

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 7 DECEMBER 2011

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, G. Van Pee, J. Servais, G. Michiels, J.P. Awouters, L. Marenne, Ph. Defooz, M. Dobbelaere, P. Pauwels,

Verontschuldigd: R. Paenen, R. De Coninck

1. Aanvaarding van de verslagen van de vergaderingen van 2011-10-05:

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Records:

- Hanggliding/Parapente:

Dossier van T. Haagdorens:

J. Bonné, sportcommissaris van de betrokken federatie heeft net voor de aanvang van de vergadering gemeld dat hij niet aanwezig kan zijn.

De vergadering is van oordeel dat de piloot geen nadeel mag ondervinden en geeft de federatie een laatste kans op het dossier toe te lichten op de vergadering van 28-03-2012.

3. Reglementen van wedstrijden 2011:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd en goedgekeurd: geen

4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen :

- Ballonvaart:
 - Najaars Challenge Waasland 2011
- Zweefvliegen:
 - Beker van Vlaanderen 2011
 - Gecorrigeerde uitslag BK 2011 Zweefvliegen

5. Homologatie van prestaties :

- Zweefvliegen
 - Alle dossiers worden aanvaard

6. Allerlei:

- Examen Sportcommissaris:
 - Vermits er reeds meer dan 10 kandidaten zijn, wordt beslist om het examen te organiseren op vrijdag 16 maart 2012 – 19:00 u – Briefingzaal BAC / Goetsenhoven.

Officiële inschrijvingen worden afgesloten op 15/02.

- Zweefvliegen:
 - Overeenkomstig het KBAC-Reglement en op voordracht van de BZF, wordt Patrick GOVERS opnieuw aangesteld als examinator voor de periode 01-01-2012 / 31-12-2014.

7. Planning vergaderingen 2012:

Woensdagen om 18u30
29-03 / 27-06 / 03-10 / 05-12

Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS
Voorzitter

VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BROOS David
BROSENS Marnix
DANIELS Guy
DE GROEN Ann
DOCX Victoria
DRIESEN Tim
GOYVAERTS Jelle
HENDERYCKX Julie
MEYER Tom
ODEGARDEN Jari
PEETERS Jan
PEETERS Michiel
RUTTEN Kevin
SCHELKENS Christophe
VAN HERCK Sinne

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

PULINX Jonas
SNYERS Roland
VANCSO Ambrus
VAN HERCK Sinne
WYNANTS Erik

2. Bevoegdheid 'vliegen met passagier':

CONINGS Tom
GIJBELS Jim

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

BIELEN Christiaan

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

HOOGSTEYNS Jan
NAVEAU Wim
LEBEAU Francis

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

BERX Francis
KOELMAN Hartmut
DE SWERT Guillaume
LAROSE Manu
DIELENS Jan

FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:
CLINCKEMAILLIE Mathias

1.2. 5 uren duurvlicht:

CLAES Bob
GYBELS Erik
JAMAER Katrien
SMEETS Thomas
TEUWEN Thibau
VAN HEEL Robert

1.3. 50 km afstandsvlucht:

AUDENAERDE Guy
BRUYNDONCKX Jörg
DELEU Wim
FAGARD Wanja
HANSEN Johan
JAMAER Katrien
ROMMENS Mattias

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

JAMAER Katrien
SMEETS Thomas

2 Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:
SCHMELZER Bert jr

2.2. 300 km afstandsvlucht:

-

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

SCHMELZER Bert jr

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:
SCHMELZER Bert jr

3.2. 300 km doelvlicht:

-

3.3. 500 km afstandsvlucht:

-

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:

SCHMELZER Bert jr

4. 750 km Badge

-

5. 1000 km brevet:

-



AVIATION
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 Avibel, the Company from the Heart of Europe,

where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0281 (AS 4/7/1978 - IAB 11/07/1978)

Open Belgische Kampioenschap

Zweefvlieger 2012



Vliegveld
Saint-Hubert



Presentatie, initiatievluchten, eetgelegenheid

28 april > 6 mei 2012

Georganiseerd door het Nationaal Zweefvlieg Centrum

Info. : www.cnvv.be - 0032 (0)61/61 12 68