Het E.A.T. - TEAM
wenst U veel zweefgenot !

N.V. EAT
A DHL COMPANY

(EUROPEAN AIR TRANSPORT)
een dochteronderneming van **DHL WORLDWIDE**

Luchthaven Brussel Nationaal
Loods 4 - 5
B-1930 ZAVENTEM

Tel. : 02/718.14.14
Fax : 02/718.15.55
Telex : 23 828 eat b

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

12de jaargang - nummer 45
januari - februari - maart 1991

verantw. uitg. : L. Braet, Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent

kantoor van afgifte Gent X

Met een motor kan het ook best leuk zijn!!

BELGIAN AVIATION SCHOOL

Member of the Sabena Group

BELGIAN AVIATION SCHOOL, Raketstraat 90 - 1130 BRUSSEL (Haren) • Tel.: 02/724.03.00 • Fax: 02/724.0315
Toelatingsvoorwaarden B.A.S. • Tel.: 02/723.70.50

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de

liga van vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk
Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES :

Piet STINCKENS
Anjerstraat 18, 3690 Bree
tel. : (011) 46 34 05

REDACTIETEAM :

René PAREDIS
tel : (011) 85 71 33
Peter MENTENS
tel. : (011) 73 34 17
Pedro BOON (fotograaf)
tel. : 03 449 9036

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

Semtjes en koopjes vanwege de leden worden gratis geplaatst.
Voor commerciële advertenties gelieve contact op te nemen met het secretariaat

SECRETARIAAT :

George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne - 03/322.16.04

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

I. Braet
Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent
tel. 091/22 83 97

12de jaargang - nummer 45
januari - februari - maart 1991

INHOUD

Redactioneel
Symposium 1991
Van de voorzitter
Vergadering instructeurs
Charronbekernieuws
1000 km brevet van G. Peeters
International Youth Meetings
29ste Australische VK in Tocumwal
Vliegen in 20 jaar, driemaal zo veilig
Het hoekje van de boekenvreter
De Poolse SZD-55
Wedstrijdkalender
Wedstrijden
Optimax-proef
Te koop
Mededelingen
Cijfergegevens 1990
Sportcommissie
Aanvulling reglement zweefvliegvergunning
Het juiste hoofddeksel voor zweefvliegers
Humor

AAN DIT NUMMER WERKTEN NOG MEE :

A. Ceelen - E. De Coninck - V. Hermans - J. Jansen - Th. Lens - P. Mullaert - G. Pauwels - Repi - St. Vander Veken.

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.

Teksten en foto's voor volgend nummer worden vóór 20 februari 1991 op de redactie verwacht.

Foto : Pedro in zijn Cirrus

REDACTIONEEL

Wanneer deze regels onder je ogen schuiven heeft de lente zich misschien al op een of andere manier aangekondigd maar op het moment van deze Liga-blad (nr. 1 '91) opmaak heeft de winter een Siberisch offensief ingezet. Voldoende om een haast ongelooflijke maar werkelijke 1-uurs duurvlucht midden januari naar de totale vergetelheid te katapulteren.

Té vroeg gejuich was hier ook weer een volks gezegde waar veel grond van waarheid in zat maar wat wil je... zweefvliegers zijn nu eenmaal dode-seizoen haters. Maar kom, eerder al zegden wij dat een non-activiteit louterend werkt en de stilte ervan zou wel eens de traditionele stilte voor de grote (thermiek)storm kunnen zijn. Hopen maar dat zulk een belofte in de lucht hangt. Echter, ook dreigende wolken manifesteren zich aan een wolkenvolle hemel. Immers, tijdens de jaarlijkse bijeenkomst van instructeurs werd weer eens het probleem van de hoogtebeperking aangesneden.

Gezegden als "Vechten tegen de bierkaai" en "...van het kastje naar de muur" waren niet van de lucht. En alsof de hele 4500-voet problematiek nog niet voldoende was moest... minister Dehaene er nog maar eens een zweefvliegonvriendelijk schepje bovenop doen. Een Zaventemse uitbreiding tot dubbele capaciteit. Een voorstel dat het inleveren van luchtruim door de militairen inhoudt welke, eventueel bereid daartoe, als tegenprestatie wél de rest van het nog vrije luchtruim zouden opeisen. Of... hoe het Zweefvliegerke en zijn schijnbaar belachelijke hobby als koehandel moet dienen om twee "grootmachten" te sussen. Waarschijnlijk weten jullie op dit moment meer over een eventuele zoveelste vernieuwing van de hoogtebeperking ofwel is ondertussen voor ons het hek helemaal van de dam (ned.). Hoe dan ook, wij willen optimist blijven want het zweefvliegen is té mooi om het door welke nare beslissing dan ook in een hoekje te laten drijven. Wij hopen maar dat onze vertegenwoordigers, de mensen van de Liga die mee de besprekingen omtrent dat probleem voeren, erin slagen de luchtvaartspecialisten, welke onze sport met argusogen bekijken, te overtuigen van de prestatiegerichte en specifieke waarde van de zweefvliegerij zodat deze niet zal vervallen in een pover kermisrondjesdraaiende attraktie. Een grote en vrome gedachte die de ganse redactie jullie allen van harte toewenst.

Piet

Korte terugblik op het

SYMPOSIUM 1991

In tegenstelling tot een geslaagd maar erg theoretisch Symposium 1990 werd dit jaar geopteerd voor een meer ontspannend programma. Twee prachtfilms van de Duitse zweefvlieger Rolf Epple met als tussendoortjes de traditionele uitreiking van de Charron-wisselbekers 1990, de FAI-brevetten en de KBAC-bevoegdheidsattesten.

Een denderende opkomst

Voorzitter Michel Aerts mocht weer een talrijk publiek, waaronder ondermeer Mr. Catry, beheerraadslid van de Belgische Aeroclub, dhr. Niels Visser, hoofdredacteur van Thermiek en de Duitse zweefvlieger-cineast Rolf Epple verwelkomen. Deze laatste wist met zijn "Evolutie in de zweefvliegsport" en "Zweefvliegen in de Zwitserse Alpen" de sluimerende zweefvliegmicrobe bij de vele aanwezigen wakker te schudden. Op een meer dan sublieme wijze en onder een aantal, voor de meesten onder ons minder bekende maar

"Goud"

prachtige invalshoeken, wist de zichzelf amateur noemende cineast het fenomeen zweefvliegen op filmband vast te leggen.

Clubklasse '90

Amateur ?... hier een zwaar onderschat begrip, daarvan kon elke aanwezige getuigen. Eerder mocht hierop het etiket "professioneel" worden geplakt. Het feit dat deze vliegende filmer of filmende vlieger zoals Michel hem noemde een respectvol vliegerspalmares kon voorleggen is daar

Open-Renklasse '90

Standaardklasse '90

waarschijnlijk niet vreemd aan. O.a. :
- gelost op praktisch elk bestaand zweefvliegtoestel
- testpiloot van de L.O.100
- 2000 uren zweefvliegen
- 6000 uren motorvliegen
- 740 km heen en terug

Momenteel Discus-vlieger in Klippeneck.

Een toemaatje kregen wij van hem in de vorm van "Die Bückers".

Na deze prachtige filmvoorstellingen werden de twee hoogste onderscheidingen van de dag overhandigd. Uit handen van dhr. Catry mochten Gaston Peeters en Bert De Wijs hun 1000-km FAI-diploma in ontvangst nemen. Voorzitter

Schotel voor clubrangschikking D.A.C.

Michel Aerts sloot zich aan bij de gelukwensen aan het tweetal en bracht daarna een kort verslag van de in de voormiddag gehouden instructeursvergadering. Verder in

Tweezitters '90

"Zilver"

deze uitgave meer daarover.

Vooraleer aan zijn traditionele uiteenzetting te beginnen bracht voorzitter Michel hulde aan Jos Aerts die om beroepsredenen ontslag nam als voorzitter van het Charron-bekercomité. Tevens verwelkomde hij Eddy De Coninck welke hij een vruchtbaar voorzitterschap toewenste.

Piet

Nieuwe hulp-instructeurs

"Diamanten"

Lezing van de voorzitter.

VAN GROTE PRESTATIES EN ANDERE FINANCIELE DRUKKEN

In zijn uitgebreide lezing had voorzitter Michel het als 1ste punt over de evolutie van de grote prestaties. Over wat de mogelijkheden in de toekomst laat veronderstellen. In Duitsland werd immers de kaap van de 1250 km overschreden. Met alle respect voor zulke prestaties brak de voorzitter een lans voor al de niet-toppiloten waarvan de prestaties, hoe klein schijnbaar ook, eenzelfde voorbereiding en inzet als bij grote prestaties vergen. Nog aangaande minder prestatiegericht vliegen had hij het over leerlingen en rekreatievliegers die er móeten zijn want die vormen ongetwijfeld de ruggegraad van een bloeiende club. Een club mag geen opleidingsfabriek worden. Een voldoend aantal leerlingen is als basis reeds een blijvende borg voor de toekomst. De rekreatievlieger of noem het zondagsvlieger is met zijn 3-uur vlucht, zijn pijn aan 't achterste als volle vluchtgenieter en toogbevolker een onmisbare schakel in het clubleven. Hij verdient daarvoor evenveel respect als de wedstrijdvlieger die daarentegen :

- een even onmisbare schakel vormt
- zorgt voor roem en eer van de club
- een voorbeeld is voor de jongeren.

Heel diens leven is gericht op het wedstrijdvliegen. Ook daar dient

Voorzitter Michel

rekening mee gehouden.

Voor de bestuurders der clubs had de voorzitter minder lovende woorden al weten wij dat hier in enigemate moet worden gerelativeerd. De ludieke toon in het aangehaalde en de lichte hilariteit die er op volgde bewees dat laatste. De omschrijving die Michel van een bestuurslid gaf was als volgt : "Hij heeft geen verstand van vliegen... hij heeft nooit tijd om te lessen... hij heeft alleen oog voor het al dan niet betaalde lidgeld...!!"
Echter, Michel (en hoe kan hij dat in godsnaam weten ?) vroeg op dat vlak enig begrip en suggereerde "... zich niet blind te staren op één aspect van de club !" Er zijn nu eenmaal minder aangename dingen die het bestuur hoofdbrekens kost zoals daar zijn :

- het luchtruim
- toenemende financiële druk
- situatie van de vliegvelden.

HET LUCHTRUIM

Opnieuw werd aangehaald dat het nooit meer zou worden als vroeger. Voor de Kempen vreest men zelfs voor dramatische ontwikkelingen. Een uitbreiding van Zaventem zou tot tegen Diest van invloed zijn zodat overlandvliegen in de week wel eens definitief van de baan zou kunnen zijn. De zaak wordt echter bepleit door onze vertegenwoordigers maar hoe dan ook, er zal worden gestreefd naar een meer gereglementeerd, correct en gediciplineerd vliegen. Een suggestie om op termijn een radiobrevet te halen is in deze optiek dan ook erg waardevol.

FINANCIELE DRUK

Bovenvermelde problematiek zal een zeker "verdrijven" naar het buitenland met zich mee brengen. Iets wat op haar beurt hogere kosten met zich brengt. Grote wedstrijden worden haast onbetaalbaar. Triest voorbeeld is de niet-deelname van België aan de Europese en Wereldkampioenschappen. (500.000 fr.) Verder wordt de subsidie van het Bloso teruggeschroefd zodat clubs en Liga zelfbedruipend moeten worden. Een FAI-circulair doet dan nog wat olie op het vuur door te stellen dat voor haar internationale evenementen beroep kan gedaan worden op de kas van de Aeroclubs en dat is dus van rechtstreekse invloed op onze eigen beurs.

"Niets aan te doen", aldus Michel die het kernachtig maar humorvol verwoordde met : "Een koe blijven melken, blijven aan de uier trekken, doet nu eenmaal pijn !"

SITUATIES VAN CLUBS EN VLIEGVELDEN

Clubs kampen met moeilijkheden als :

- verlenging contract-hogere huurprijzen
- het aan banden leggen van vliegen tijdens bepaalde uren.

Weinig clubs zitten in een comfortabele positie.
Echter, met de uitspraken "Niet dramatiseren", "Op onze hoede zijn" en "Alle kanalen benutten" en een dankwoord aan Patrick en An voor de organisatie besloot de voorzitter dit Symposium. Met een gratis drink er bovenop.

Piet

Zeg de waarheid aan God,
maar geef geld aan de rechter.

Russisch spreekwoord geselecteerd
door het agentschap A P.

up in the sky with kinthey

insurance
group josi
kinthey, aviation insurer
rue des colonies 11 1000 brussels
tel. 02-515.12.20 or 02-515.13.28

VERGADERING VAN INSTRUCTEURS

Een van de hoofdonderwerpen tijdens deze jaarlijkse bijeenkomst was ongetwijfeld het probleem over de nieuwe luchtvaartreglementering. Voor ons als zwever een erg nijpend probleem welk ons in de nabije toekomst zeker zal achtervolgen.

Enkele maanden geleden kregen de Vlaamse en Waalse clubs opdracht een bepaalde procedure te volgen als voorbereiding van het overlandvliegen. Invullen van formulieren en telefonische contacten met Semmerzake ingevolge het eventueel zich bewegen boven 4500 voet en het doorkruisen van airways. Naargelang de ernst van het probleem is er te weinig reactie op gekomen. Immers, het aantonen van veelvuldig gebruik van het luchtruim door de zweefvliegers zou alleen maar in de kaart van deze laatsten kunnen spelen. 131 aanvragen werden ingediend waarvan 80 door de Waalse clubs. Het feit van de hogere elevatie is daar natuurlijk niet vreemd aan. Op militair vlak waren er 42 aanvragen, voornamelijk door Aeroclub Keiheuvel, ook al omdat deze club wat vliegen in de week betreft gehandicapt is door de militaire beperkingen. Positief hier is de goede verstandhouding tussen Keiheuvel en de militairen. Van al de aanvragen diende 52 % voor het passeren van een airway. Van de aanvragen behandeld door het F.I.C. werden er amper 47 positief beantwoord. Dit moet voor de Vlaamse kant herleid worden tot

10 als de grootste aanvrager nl. Verviers buiten beschouwing wordt gelaten. Wat de militairen betreft waren van de 42 aanvragen er slechts 3 positief en 9 op voorwaarde van radiocommunicatie. Wat dat laatste betreft mag het voor niemand in de toekomst een probleem gaan stellen. Radiocommunicatie is óók een vorm van veiligheid. Opmerkelijk was wel dat bepaalde mensen aan de overkant, deze die al dan niet de toestemming mogen geven reageren met : "Jullie beschikken toch wel over een hoogtemeter ?"
Iets wat ons de wenkbrauwen danig doet fronsen. Het probleem is nog steeds niet opgelost maar Gaston Peeters had een sprankeltje hoop méér op een goede afloop door te melden dat een nieuwe gesprekspartner heel wat meer zweefvlieggezind was.

De prachtige trofeeën

TRAINING EN SAFETY PANEL

Een volgend onderwerp dat tijdens de instructeursvergadering aan bod kwam was een evaluatie van het Training en Safety Panel. Leden Gaston Peeters en Michel Aerts maakten een analyse van een aantal accidenten van de voorbije twee jaar. Een aantal fatale ongelukken werden toegeschreven aan onvoldoende voorbereiding tijdens de opleiding. Gaston verduidelijkte zich met een grafiek waarop slechts een klein gedeelte van de vliegmogelijkheden door een leerling werd onderkend. Met andere woorden, de waaier van mogelijkheden wordt door vele instructeurs te weinig gebruikt.

Suggesties als, vlieg eens tegen de maximum snelheid, het steile bochtwerk inoefenen, 2 of 3 G's trekken, tegen hoge snelheden overtrekken, kortom, vlieggrenzen verleggen zonder de veiligheidsdrempel te overschrijden en dergelijke. Dit zou voorkomen dat vooral onervaren piloten in onbekende vliegsituaties zouden komen welke voor paniekreacties kunnen zorgen.

Een belangrijke suggestie werd gedaan in verband met de eindaanvlucht. Bv. het te hoog binnenkomen; remkleppen worden volledig getrokken... men ziet dat men te laag komt... kleppen dicht... enz... denk maar aan de effectieve remkleppen van een K7. Nog altijd is de halfopen remkleppenstand de ideale. Desnoods **kijken** hoever de kleppen getrokken zijn.

Het probleem van lichte piloten.

Lichte piloot = verminderde stabiliteit.
Lager gewicht in de cockpit = staartlastig.
Staartlastig = onstabiliteit.
Dus : jonge piloten met weinig ervaring en laag gewicht = gevaarlijk.

Het probleem van minder grote piloten

Een probleem voornamelijk bij lierstarts. Tijdens de start wordt de piloot in zijn kussens gedrukt (acceleratie). De voeten komen niet meer aan de pedalen met alle gevolgen vandien. Aandacht voor dit probleem. Het gebruik van speciale vullingen voor kussens werd hier aangesneden. Zogauw er iets meer bekend is over deze grondstof en eventuele leveranciers zal het bekend gemaakt worden.

Het lossen van piloten op vreemde toestellen.

Een delicate zaak. Zeker als de betreffende piloot te weinig ervaring heeft. Geld genoeg bezitten om een Nimbus 3 te kopen houdt niet noodzakelijkerwijze het onder-de-knie-hebben van dit toestel in.

Ook de klassering van de toestellen roept vragen op. Dit is erg moeilijk omwille van de subjectiviteit van eenieder. Hoe komt dit ? Een jarenlange vliegerervaring leidt naar automatismen. Sommigen passen zich snel aan elke nieuwe situatie aan terwijl anderen daarentegen daar moeilijkheden mee hebben.

Besluit : er is moeilijk een klassificatie te maken tussen verschillende toestellen. Toch zijn er elementen die een hulp kunnen zijn :

- krachten op de stick
- stabiliteit
- tolvluchteigenschappen
- remkleppen
- zichtbaarheid
- complexiteit van de cockpit
- instrumenten (bv. verschillende hoogtemeters)
- startprocedure
- trim
- flaps
- waterbalast enz...

Bedenk daarbij dat een goed piloot niet noodzakelijk een goed testpiloot is.

P.M.

TE KOOP

Gesloten aanhangwagen met 2 assen. Gekeurd.
Bouwjaar 1986.
Inlichtingen : 053/83.35.43

DISCUS B
Tel. 015/23.38.53

Ka 8b
Bouwjaar 1971.
In zeer goede konditie.
Inlichtingen :
Nijmeegse Aeroclub
Johan Hamelink
Tel. : 31-8897-73554

STANDAARD CIRRUS 75
Compleet met gesloten aanhangwagen.
Tel. 0049 21 62 208 58

PIK 16 c VASAMA
Gleigetal 1 : 34
In zeer goede staat; zonder aanhangwagen.
Prijs : 200.000 BF.
Eveneens ; SP7
Prijs : 10.000 BF.
Meerlichtingen :
G. Vanden Broeck, tel. 012/74.56.92
C. Vermeulen, tel. 00.31.1176-1506

Ka6 CR
+ aanhangwagen
+ eenvoudige radio
Bouwjaar 1962
Tel. : 091/22.72.21
069/76.88.63

ONGEVALLENRAPPORTERING

Vooraleer de ongevallenrapportering aan te vatten pleitten commissieleden Jos Jansen en Theo Lens voor een dialoog tussen commissie en de instructeurs. Op tijd alle rapporten zo uitgebreid mogelijk overmaken zodat "meer" uitleg aan de telefoon overbodig wordt. Vooral de instructeurs die goed op de hoogte zijn van bepaalde incidenten of accidenten worden verzocht meer en beter contact op te nemen met de ongevallencommissie. Het is geenszins de bedoeling schuldigen aan te wijzen maar het onderzoek naar ongevallen, hoe klein ze ook schijnen, zal alleen maar ons aller veiligheid ten goede komen.

Ongevallenrapportering

CHARRONBEKERNIEUWS

Afscheid van Jos... Welkom aan Eddy.

Jarenlang was Jos Aerts de stuwende kracht achter de Charronbeker. Wij willen de verdiensten van de andere leden zeker geen geweld aandoen maar het mag wel eens gezegd... een organisatie staat of valt met zijn of haar voorzitter. En het werk dat op een commissie als deze van de Charronbeker rust is niet niks. Doornemen van proeven, beoordelen, naar juistheid inschatten, opzoeken, vergelijken, discussiëren, verdedigen, afwijzen, verwerpen... een reuzewerk dat de voorzitter en zijn helpers niet altijd in dank wordt afgenomen. Telkenjare opnieuw dit alles voor hun rekening nemen is een steeds terugkerende harde opgave. Hierover Jos Aerts naar aanleiding van diens ontslag aan de tand gevoeld.

Jos wil het allemaal wel relativeren. Wil het niet te zeer opblazen. Dat siert hem want wij weten dat het commissiewerk geen peulschilletje is. Jos wil wél zijn mensen in de hulde betrekken want alleen sta je maar nergens. Hij heeft eigenlijk spijt dat hij de Charron moet opgeven maar wat wil je... het dagelijkse werk is nog steeds belangrijker en Jos kon zijn job niet meer verenigen met het vele vrijetijdsrovende werk. Over zijn werk als voorzitter wil Jos wel kwijt dat hij in tegenstelling met de Walen altijd opteerde om iedereen de kans te geven op een plaatsje in het jaarklassement. Vroeger werden enkel de eerste drie en later de eerste vijf er in opgenomen. De Walen houden zich nog aan dit laatste en dat is dan de reden waarom tot nog toe geen Nationale competitie wordt voorzien. Er moet op dit vlak misschien opnieuw gepraat worden. Om een beeld te geven van het werk van het Charronbekercomité gaf Jos de cijfers van een goed seizoen. Zo maar eventjes 4 à 500 afstandsvluchten met alles d'r op en d'r an. Films, baro's enz... Het werk heeft hem alleszins steeds het gevoel gegeven iets opbouwends te hebben gedaan. Ook had men dan steeds een vrij goed inzicht in het afstandsvliegen. Als goede raad wou Jos volgende suggesties kwijt :

- Het reglement van de Charron biedt een beginnend overlandvlieger snel de gelegenheid mee te doen. Er wordt nog te weinig van die kans gebruik gemaakt. Erg zinvol zou een goede samenwerking zijn tussen beginnend overlandvlieger en zijn instructeur. Waarom niet zo vlug mogelijk een driehoek van 50 km draaien hetgeen je toelaat toch in de buurt van het vliegveld te blijven.

Niet alleen voor deze laatste woorden is de ganse Liga Jos dank verschuldigd maar voor zijn ganse lange periode als voorzitter van het Charronbekercomité. Langs deze weg willen wij in naam van elk Ligalid Jos nog veel succes toewensen, zowel in zijn werk als in zijn vliegersleven.

Of wij nieuwe dingen in het Charronbekerleven mogen verwachten vroegen wij de kersverse voorzitter Eddy De Coninck.
Eddy : "Nieuwe dingen ? Hm... Ik denk maar zo : "Never change a winning team !"
Het werk van mijn voorganger Jos was goed dus... houden zo !
L. : "Misschien heb je toch een bepaalde visie... of wensen ?"
Eddy : "OK. Een boodschap dan maar. Naar de sporcommissarissen toe. Er moeten kanalen komen om de clubs beter te bereiken. Stimuleren van bepaalde aspecten om op lange termijn tot meer eenvormigheid te komen. Iets wat de evaluatie van proeven en keerpunten zal vergemakkelijken. Maar dit alles waren reeds lang de doelstellingen van de commissie".

Wij wensen Eddy en zijn medewerkers veel moed om onze Charronbeker op niveau te houden.

Piet

Afscheidnemende Jos Aerts

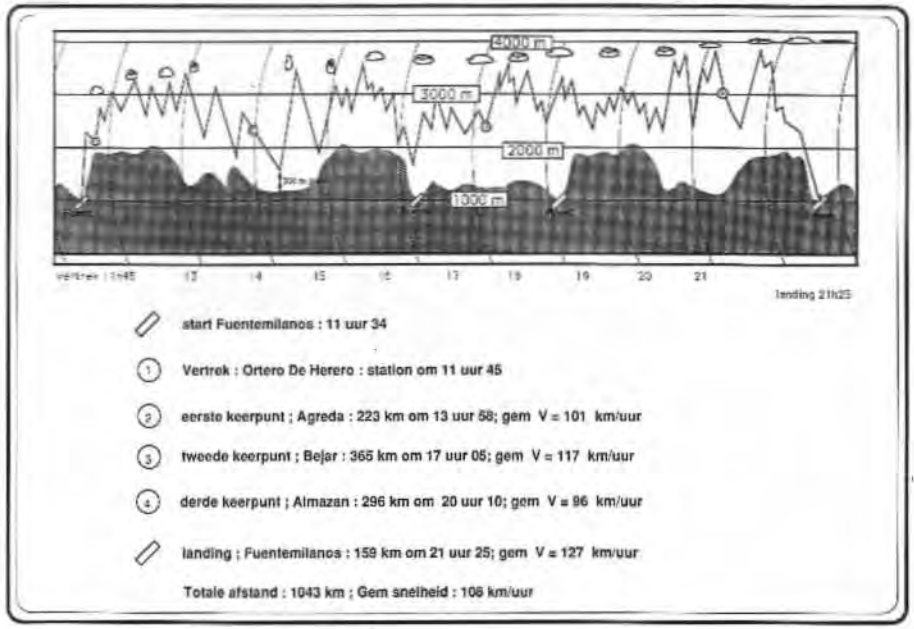
1000-KM FAI VOOR GASTON PEETERS

Zoals vermeld slaagden twee Vlaamse Ligavliegers erin hun 1000 km-FAI brevet te halen. Bert De Wijs en Gaston Peeters. Over de vlucht van deze laatste hadden wij een gesprekje terwijl ook Bert ons de belofte deed een verslagje van zijn ervaringen over te maken. Iets voor een volgende uitgave dus.

Het jaarlijkse Symposium is uiteraard een geschikt moment om een man als Gaston Peeters voor een babbeltje te strikken. Felicitaties van de redactie en maar van wal gestoken.

Ligablad : "1000 km FAI... dé droom van iedere wedstrijd of lange-afstandvlieger. Hoe verloopt de voorbereiding daarop ?"

Gaston : "Ach, eigenlijk ben je daar al jarenlang mee bezig. Ik bedoel, zulk een vlucht ga je niet zo maar eventjes zitten voorbereiden. Elke wedstrijd, elke proef die je vliegt is "misschien onbewust" een oefening, een voorbereiding daarop. Het zijn telkens stappen voorwaarts. Bij een afstand als deze is het van belang zo snel mogelijk die afstand af te leggen omdat je beperkt bent in het aantal te vliegen uren. Dus, het opdrijven van de gemiddelde snelheid tijdens diverse prestatievluchten is de boodschap. Leren vliegen tegen de klok".
Ligablad : "Waarom Fuentemilanos in Spanje ?"
Gaston : "Oh !, dat was of is geen must ! Tijdens de voorbije sliegsei-

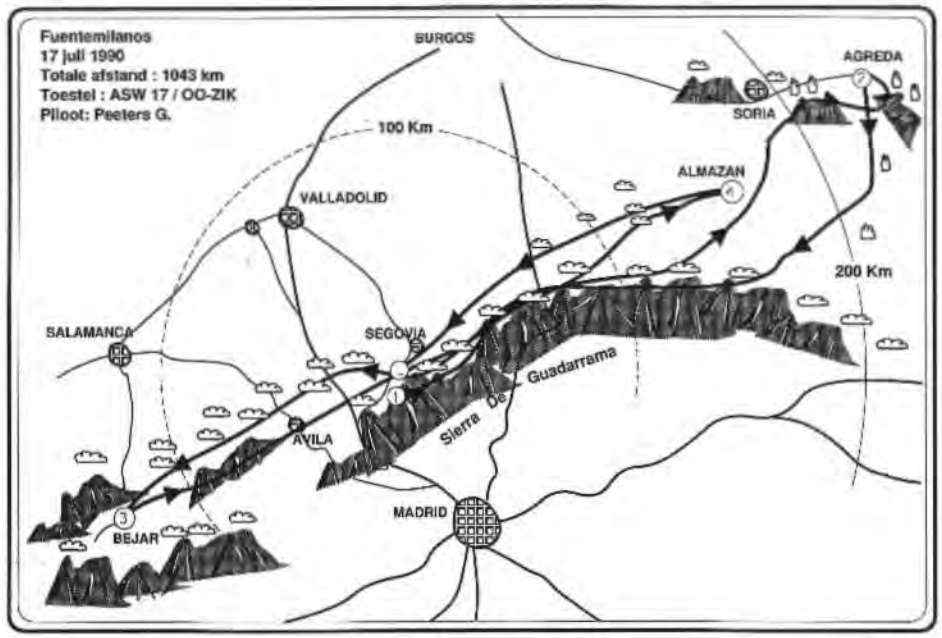


1000 km vliegers
Gaston Peeters en Bert De Wijs

zoenen heb je al verschillende alternatieven onder ogen genomen. Dit om min of meer klaar te zijn indien er zich een goede kans moest voordoen. Bijvoorbeeld, een doelvlucht vanuit België naar het Franse Biaritz zou ook een mogelijkheid kunnen zijn. Ook in Amerika, waar ik het geluk had te kunnen vliegen, heb ik kansen afgewogen. Het is gewoon wachten op een gunstig moment op een gunstige plaats en dat was het daar in juli 1990".

Ligablad : "Wij zijn nieuwsgierig... vertel verder!"

Gaston : "De dag voordien maakte ik samen met Jan Evens een lokale vlucht op de Twin. Ik merkte dat de meeste collega's 's avonds binnenkwamen omdat het donker werd maar niet omwille van het ontbreken van thermiek. Dat laatste zou dus geen probleem opleveren dus zou ik het de dag daarop maar op wagen. 11 uur was de planning, maar het was 11.35 toen ik opsteeg en tien minuten later volgde de eerste doorsteek. Sunset was voorzien tussen 21.30 en 22.00 uur. Ik beschikte dus over ruim 10 uren. Het eerste uur haalde ik een gemiddelde van 110 km. Enkel een 60 à 70 km foutieve richting was een misrekening. De rest van de 9u40' durende vlucht was relatief gemakkelijk. Er zijn andere, minder grote, proeven die in slechtere omstandigheden moeilijker te vliegen zijn dan deze.



Het verdere verloop van de vlucht kan je beter beoordelen aan de hand van de twee schema's."

Ligablad : "Bedankt Gaston en voor de toekomst nog meer wind in de zeilen ! Of hoe zegt men dat in luchtvaartkringen ?"

Piet

INTERNATIONAL YOUTH MEETINGS

De jongerenorganisatie van de Duitse Aeroblub organiseert jaarlijks verschillende Internationale jongeren meetings. Hoofdzakelijk op het gebied van zweefvliegen. Jonge mensen uit haast alle Europese landen en overzeese gebieden ontmoeten elkaar in Hirzenhain om er het zweefvliegen in internationaal gezelschap te leren beoefenen. Op die manier leren deze jongeren diverse internationale onderwerpen op een leerrijke manier benaderen. Deze organisatie staat onder auspiciën van de Duitse staat en zorgt aldus voor een cursusaanbod dat in kostprijs voor jongeren aanvaardbaar blijft.

Meer inlichtingen in verband met de gedachte achter, het programma over en de data van deze European Youth Meetings kan men inwinnen bij :

Haus Der Luftsportjugend E.V.
Frit-StameHaus
6345 Eschenburg 4
HIRZENHAIN (D)

29STE AUSTRALISCHE NK IN TOCUMWAL

Langs Ary Ceelen om ontvingen wij van Bert Kuijpers de resultaten van de deelnemers aan de 29ste Australische NK te Tocumwal die 29 januari eindigden met zes wedstrijddagen.

Openklasse (10 deelnemers) 1. J. Buchanan (6578.6 pt). 2. G. Kurstjens (6342.0 pt). 3. P. Bourgard (B) (6247.1 pt).

Standaardklasse (22 deelnemers) 1. I. Renner (6191.9 pt). 2. N. Bloch (5403.0 pt). 3. J. Hider-Smith (5356.9 pt).

15-M klasse (27 deelnemers) 1. D. Jansen (5905.2 pt). 2. B. Brockhoff (5720.4 pt). 3. B. Cooper (5580.8 pt). 6. G. Schuit (5335.2 pt). 12. B. Kuijper (4796.0 pt). 14. J. Ratelband (4626.5 pt).

Het weer was voor Australische begrippen matig en vier van de elf dagen werden geannuleerd. Kurstjens verspeelde op de laatste dag zijn eerste plaats doordat hij op finalglide hoogte moest bijtanken.

FLIGHT SUPPORT EUROPE BV

I.A.S.
INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

Luchthavenweg 31
NL-5507 SM Veldhoven
Tel 040 - 550420/551155
Fax 040 - 550395

LEVERANCIER / IMPORTEUR VOOR:

GROB	Motorvliegtuigen Zweefvliegtuigen Zelf startende zweefvliegtuigen Motorzwevers
AVIONIC DITTEL	Radio kommunikatie apparatuur Vario apparatuur
WINTER	Boord instrumenten Barografen
ILEC	Vario apparatuur en reken systemen
BOHLI	Kompassen en vario's
MERTENS	Reddings valschermen
HUDIS	Head-up-display systemen
SCHROEDER AVIATION	Trailers
E.W. AVIONICS	Electronische barografen
DIVERSE MERKEN	- Boord-radio's - "Handheld" radio's - Boord accu's - Antennes - E.L.T. noodzenders - Transponders - Head sets - Zuurstof apparatuur - Zweefvliegtuig trailers - Windzakken en -masten - Zonnecel ventilatoren - Zonnecel panelen voor boordvoeding

Wij willen U gaarne telefonisch, schriftelijk of persoonlijk informeren en adviseren.
U kunt altijd onze showroom bezoeken, ook in het week-end, na afspraak.

avionic dittel winter ILEC GROB

VLIEGEN IN 20 JAAR DRIEMAAL ZO VEILIG

Het vliegen is de laatste 20 jaar driemaal zo veilig geworden. Volgens prof. ir. P.A. Van der Schee van de TU Delft is het aantal fatale slachtoffers per miljard passagierskilometers in deze periode afgenomen van drie naar een.

Volgens deze berekeningswijze wordt het aantal doden geteld als bijvoorbeeld 10.000 passagiers 1000 km vlogen. Uit een tweede berekeningswijze blijkt dat het aantal slachtoffers per miljard vliegtuigkilometers daalde van zes naar twee. Het aantal slachtoffers op lijndiensten, die in de Sovjet Unie niet meegeteld, daalde in 20 jaar van gemiddeld 1000 naar zo'n 700 per jaar. Dit alles bij een stijging van zes maal zoveel passagiers per kilometer.

Prof. Van der Schee gaf dit overzicht op 23 januari ter gelegenheid van zijn intrede als deeltijdhoogleraar vliegtuigconstructies in de Faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek. In zijn rede "Leven en overleven van een luchtvaardig constructief voorwerp" ging hij vooral in op het zo veilig mogelijk ontwerpen en construeren van vliegtuigen. Er worden steeds betere vliegtuigen gebouwd. Volgens Van der Schee is 85 procent van de ongevallen toe te schrijven aan menselijk falen, inclusief 11 procent ten gevolge van sabotage en militaire acties. De resterende 15 procent is toe te schrijven aan technische mankementen en extreme weercondities. In de periode 1964-1974 werd nog 32 procent van de ongevallen hieraan toegeschreven.

Opvallend was de kanttekening die prof. Van der Schee maakte bij het toepassen van de veel geprezen koolstof composieten in de vliegtuigconstructie. Dit materiaal paart vermoeiingsongevoeligheid met een hoge specifieke sterkte. Van der Schee: "Recent onderzoek heeft aan het licht gebracht dat deze materialen een aanzienlijke schade door inslag kunnen oplopen zonder dat die schade aan de buitenkant zichtbaar is. Zulke schade kan optreden bij hagelinslag, steenslag of tijdens vliegtuigonderhoud als bijvoorbeeld een gereedschap op de constructie valt.

Inwendige beschadigingen in constructies van koolstof composieten blijken niet of moeilijk op te sporen. De sterkte van de constructie gaat er echter ongemerkt door achteruit. Bij het ontwerp wordt hiermee al rekening gehouden, hetgeen niet wegneemt dat dit potentiële gevaar de sterktewaarden van het materiaal verlaagt. Volgens de hoogleraar, die bij Fokker als chef Sterkteafdeling F-27 Fokker-50 varianten, verliezen koolstof composieten daarmee een deel van aantrekkelijkheid.

A.C.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

De twee boeken die we vandaag onder de loupe nemen handelen allebei over het zweven in de Verenigde Staten.

Helmut REICHMANN en Frank FRANKE vertellen ons in **Lautlos mit dem wind** (144 blz. 55 kleurfoto's, 30 z/w; Umschau Verlag Breidenstein GmbH, PR: Expert Public Relations GmbH, Gutleutstrasse 100, 6000 Frankfurt; 1990) over de geschiedenis van de Barron Hilton Cup en over het vliegen op de Glying M Ranch, het zweefvliegparadijs in Nevada.

Elk jaar nemen er plusminus 3000 piloten in Europa en Noord-Amerika deel aan de Barron Hilton Cup, een soort super-Charronbeker. In elke zweefvliegklasse wordt op het einde van het vliegseizoen de beste prestatie van het jaar beloond met een uitnodiging op de Flying M Ranch, thuishaven van VS-hotelmiljardair Barron Hilton. De ranch strekt zich uit over 2200 km2 (ongeveer de provincie Limburg). Een fantastische maar onherbergzame omgeving. De Nevada-woestijn biedt de zweefvlieger meestal 5 m/s of meer thermiek, met een wolkenbasis van 6000 meter. Maar elke foute beslissing kan rampzalige gevolgen hebben : de onlandbare zones zijn talrijk en uitgestrekt.

Het vliegend materieel dat wordt aangeboden gaat van Libelle en Twin Astir tot Nimbus 3. Bij een late buitenlanding word je per helikopter opgepikt en de volgende morgen staat het zweefvliegtuig weer klaar.

Maar ook voor wie het zweven beu is (kan dat ?) zijn er heel wat mogelijkheden : zwemmen, paardrijden, ritten in de woestijn, bezoek aan de spookstad Bodie... Alles natuurlijk met een service die past bij de reputatie van de Hilton-hotels ! En Barron Hilton nodigt ook wel enkele interessante personaliteiten uit, zoals zanger John Denver of de astronauten Alan Shephard en Eugene Cernan (laatste man op de maan) die hij voor de zweefvliegsport heeft kunnen winnen.

Helmut en Ingrid KÖHLER hebben het in **Fly High, Segelfliegen in den USA** (190 blz., talrijke kleur en z/w foto's; AerokurieBuch, Verlag Dr. Neufang KG, Postfach 5n D-4650 Gelsenkirche Buer; 1ste uitgave 1984) over hun verblijf in Californië tijdens de jaren 1981/82. Zij hadden hun Glasflügel 304 laten overbrengen en Ingrid maakte van de gelegenheid gebruik om een reeks Duitse rekords scherper te stellen.

Maar het echtpaar benutte vooral de kans om een heleboel hoogtevluchten uit te voeren en hun ervaringen in dit verband zijn m.i. het meest boeiende deel van het boek. Stel je voor : in de VS kan elke would-be hoogtevlieger een stage volgen in de lagedrukkamer van Edwards Air Force Base ! Dit wordt trouwens aanbevolen door de FAA : daar leer je dan de verschillende zuurstofsystemen gebruiken en de symptomen van zuurstoftekort herkennen. Prestaties en limieten van de veschillende systemen worden trouwens in het boek beknopt uitgelegd evenals de specifieke gevaren van het vliegen op grote hoogte en de te voorziene noodprocedures.

Tabellen herinneren ons aan een paar harde feiten :

- op 10700 m heb je bij uitvallen van je zuurstofinstallatie amper 30 à 60 sec. om nog met volle bewustzijn te handelen en om op die hoogte 250 km/u (TAS) te vliegen (vaak het toegelaten maximum) mag je snelheidsmeter slechts 140 km/u (IAS) aanduiden !

Het boek biedt ook berichten van andere zweefvliegers (o.a. over het beroemde hoogterekord van Paul Bikle), grafieken en weerkaarten i.v.m. de golfcondities, en besluit met een kort bericht over de Flying M Ranch en de prestaties die daar werden vervuld door de winnaars van de Barron Hilton Cup.

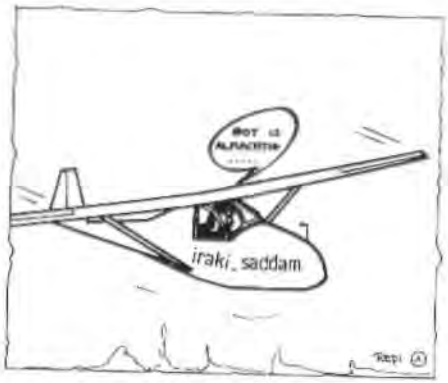
Indien je van plan bent naar de VS uit te wijken, kunnen deze twee werken je zeker een voorproefje geven van de mogelijkheden die het land biedt. En voor hen die zich tot de Europese regionen moeten beperken, wel... zij kunnen toch genieten van de prachtige illustraties, terwijl het buiten stortregent !

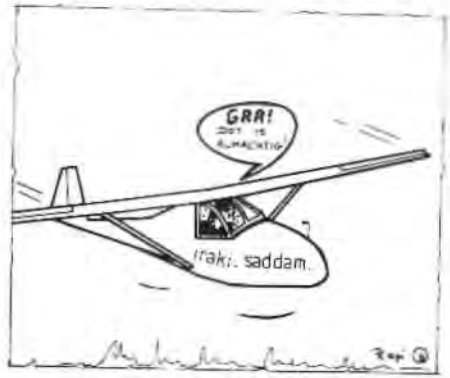
S. Vd.V.

Boekbespreking (bijdrage van A. Ceelen)

LEXIKON DER LUFTFAHRT-MUSEUM IN DEUTSCHLAND

Voor de fanatiekers die geen luchtvaartmuseum voorbij kunnen lopen is nu een handige gids gekomen voor de Duitse Musea (exclu. voormalige DDR).
In 31 verzamelingen staan honderden vliegtuigtypen en motoren die de moeite van het bezichtigen waard zijn. Hierbij zijn zowel oldtimer zweefvliegtuigen als militaire toestellen. De typen zijn in tabellen opgenomen, er zijn foto's van de belangrijkste toestellen en er is een opgave van de openingstijden en de toegangsprijzen.
Formaat : 11x16,5 cm. 144 blz. en 112 foto's. Uitgave : Aviatic Verlag, D-8033 Planegg. Ook te bestellen bij Aeropress te Eindhoven.





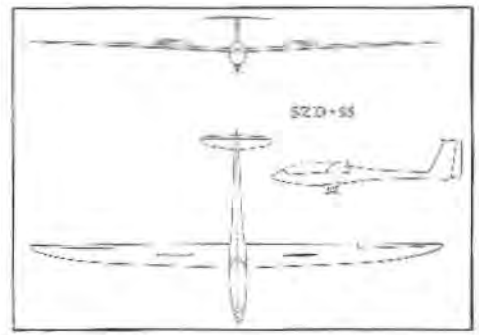
DE POOLSE SZD-55

Op de 21ste WK zweefvliegen '89 in Oostenrijk vlogen ook twee nieuwe Poolse zweefvliegtuigen mee in de Standaardklasse. Dit type, de SZD-55 gebouwd bij PZL in Bielsko-Biala, was reeds bekend via de buitenlandse luchtvaartbladen. Proefvluchten van de eerste twee typen vonden plaats in 1988 en 1989. Het proefstadium is intussen afgelopen en aan de goedkeuring op grond van de JAR-22 regels wordt gewerkt. Het is de bedoeling dat dit nieuwe toestel de opvolger wordt van de bekende standaard-Jantar uit de zeventiger jaren. Hoewel de nieuwste technologie werd toegepast bij de constructie moesten beide toestellen van glasvezel kunststof worden gebouwd omdat andere materialen in Polen moeilijk zijn te verkrijgen. Misschien dat de nieuwe Europese verhoudingen hiervoor een oplossing zullen brengen.

De SZD-55 heeft een vleugel die op de Discus lijkt. De opgegeven prestaties zijn veelbelovend. Bij een maximale vleugelbelasting van 50,5 kg/m2 is het glijgetal 44 en bij de minimale van 31,25 kg/m2 zelfs 43. (Vergelijk Discus : max. vlb. 47 kg./m2, min. vlv. 29 kg/m2, glijgetal 41). De opgegeven getallen zijn echter berekend want gegevens die verkregen zijn door vergelijkende vluchten met b.v. een Discus hebben wij nog niet gezien. De vleugels van deze middendekker hebben een V-stelling van 3 graden. De remkleppen gaan open aan de bovenzijde van de vleugels. De cockpit is dubbelwandig uit veiligheidsoverwegingen. Hoe deze standaardklasser zich op de diverse wedstrijden in het Oostblok heeft geplaatst is nog niet bekend. Op de WK '89 in Oostenrijk behaalden de twee Poolse deelnemers echter een 32ste en een 41ste plaats. Gezien de ontwikkelingen in Polen zou de prijs van de PZL zweefvliegtuigen wel eens interessant kunnen worden voor de zweefvliegers in West-Europa.

SZD-55 TECHNISCHE GEGEVENS

Spanwijdte	15.0 m
Lengte	6.85 m
Vleugeloppervlak	9,60 m2
Vleugelslankheid	23.44
Leeggewicht	210 kg
Max. vlieggewicht	500 kg
Waterballast	175 kg
Vleugelbelasting	31.3-50.5 kg/m2
Min. dalen	0,55 m/s
Glijgetal	44



VLIEG BETAALBAAR PLASTIC

SZD—1 JUNIOR

Overgangstrainer
Glijhoek : 1 op 35
Usd 24.000,- (ex-works)
Standaard geïnstrumenteerd met
2 Tosthaken

SZD 48—3 JANTAR ST—3

Standaard klasser met 150 l water-
ballast
Glijhoek : 1 op 40
Usd 25.500,- (ex-works)
Standaard geïnstrumenteerd met
1 Neus-Tosthaak

SZD 55—1

Een "high-performance" stan-
daard klasser met "Discus-vleugel"
Glijhoek : 1 op 44
Produktie van 1991 al verkocht
Prijzen 1992 ongeveer 61.500 DM
(ex-works)

SZD—50—3 PUCHACZ

Tweezitter lestoestel
Glijhoek : 1 op 30
Usd : 36.000,- (ex-works)
Zowel voor als achter standaard
geïnstrumenteerd en met 2 Tost-
haken

Vergelijk prestaties en prijzen.

Belangrijk om te weten.
- Makkelijk zelf op te halen.
- Korte levertijd.

Nadere informatie :
C. Vermeulen
Watervlietseweg 1
4515 SC IJzendijke (Ned.)
Tel. 01176-1506/01150-12734
Fax. 01150-95907

WEDSTRIJDKALENDER 1991

Voor het eerst wordt te Genk-Zwartberg de Wisseltrofee Manfred Albert georganiseerd. Deze wedstrijd welke voorlopig vor de clubleden is voorbehouden wil een eerbetoon zijn aan een man die, zeker in Vlaanderen, de harten van iedere zweefvlieger veroverde door zijn vriendschap, charme en goede zweefvliegeigenschappen. Tijdens de Pinksterdriedaagse zullen Fred's clubvrienden elkaar bestrijden in de gewone Charronbeker-klassen.

09/5 - 12/5	Int. Wedstrijd van Kortrijk-Wevelgem Open-, ren- en standaardklasse
09/5 - 12/5	25ste Internationale Zweefvliegwedstrijd van de Ardennen (4 dagen) Klassen : Open, ren, standaard, tweezit en club (beide laatste kategorieën met handicap) Inschrijvingsrecht : 1500 BF, plus sleep (600 BF per beurt) Fototime verplicht Contact : dhr. J. Brocart, Directeur CNVV vliegveld - aérodrome St. Hubert - B 6870 tel. 061/61.12.68
18/5 - 26/5	Nat. Kampioenschap Club klasse St.-Hubert
22/6 - 23/6	Handicap der Kempen - Weelde Open-, ren-, standaard en clubklasse
10/8 - 17/8	Beneluxkampioenschap - Keiheuvel

3de BENELUXWEDSTRIJD 1991
7de INTERNATIONALE 8-DAAGSE VAN DE KEIHEUVEL

INSCHRIJVINGSKOSTEN :

4.000 BF door storting op rekening nr. 230-0368247-55 met melding : wedstrijd zweefvliegclub Keiheuvel.
Laatste inschrijvingsdatum :
20 juli 1991.
Prijs per start : 600 BF.
Camping **GRATIS !!!**

KLASSE :

Ren/Openklasse en Standaardklasse met handicap.
Er worden slechts 50 toestellen toegelaten.
De datum van ontvangst van het inschrijvingsgeld bepaalt de volgorde van de deelname bij een teveel aantal deelnemers.

TOELATINGSVOORWAARDEN :

De piloot dient in het bezit te zijn van een geldige zweefvliegvergunning, een geldige FAI sportvergunning, een FAI D-brevet en een fototime fototoestel. Boordboek en inschrijvingsbewijs van het toestel, evenals de verzekering zullen voor de wedstrijd gekontroleerd worden.
Elke piloot moet verplicht een parachute dragen. Radio en barograaf zijn verplicht.

Deelnemers dienen minimum 150 vlieguren te bezitten en de nodige overlandsvluchten te hebben uitgevoerd (min. 1.000 km).

Meteo : dagelijkse meteobriefing.
Na het storten van het inschrijvingsgeld zal U het wedstrijdreglement worden toegestuurd.

De minimum proefafstand voor Ren/Open en Standaardklasse is 150 km.
Verdere inlichtingen kunnen verkregen worden op volgend adres :

Rudy Jennen,
17 esc Lichtvliegwezenlaan n° 8,
B-2490 Balen
Tel. : 014/81.35.67 - 81.25.21

Michel Aerts,
Markt 46, B-2440 Geel
Tel. : 014/58.01.10

WEDSTRIJDEN

DE WEDSTRIJD VAN ISSOUDUN

De achttiende editie van de internationale wedstrijd georganiseerd door de Aeroclub d'Issoudun en plaatsvindend van 30 juni tot 9 juli 1991 heeft enkele vernieuwingen in het reglement opgenomen. De deelnemers zullen verdeeld worden in 2 klassen :

- standaardklasse - vleugelwijdte van 15 m, met of zonder flaps
- "libre" of vrije klasse - alle zweefvliegtuigen met een vleugelwijdte die groter is dan 15 m, d.w.z. eveneens de renklasse uitgerust met vleugelverlenging en de tweezitters. Motorzweefvliegtuigen (turbo of zelfstandig) zullen toegelaten worden op voorwaarde dat zij uitgerust zijn met een barograaf die het opstarten van de motor aanduidt. Er zullen ook wedstrijden van het type "Cat's Craddle" georganiseerd worden hetgeen voor Issoudun ook een nieuwigheid is.

Deelnameprijs bedraagt 1100 FF, een sleepvlucht zal 110 tot 130 FF kosten, afhankelijk van de benzineprijs volgende zomer.

RALLYE DES CUMULUS PYRÉNÉENS van 7 tot 20 juli

Zweefvliegcompetitie voor zweefvliegtuigen en motorzwevers.
Na een trainingsperiode te Oloron van 1 tot 5 juli zullen er 2 dagen voorzien worden voor elk van de etappes met de volgende reisweg :

07-08 juli	Bordeaux-Oloron
09-10 juli	Oloron-Pamplona
11-12 juli	Pamplona-Huesca
13-14-15 juli	Huesca-Jgualada en rustdag
16-17 juli	Jgualada-Seo de Urgel
18-19 juli	Seo de Urgel-Saint Girons
20 juli	Saint Girons-Oloron

Inlichtingen betreffende de Cumulus Rally kan men bekomen bij :
Cumulus Rally Organisation
37 rue Marceau
F-28700 AUNEAU

V.H.

HUMOR

DE Z(W)EVER VAN ZWETS EN ZWANS

Zwans : "Als ik moest crashen met mijne bak dan is er niks te begraven hoor ! Gewoon cremeren !"
Zwets : "En dan in een urne zeker ?
Zwans : "Nee nee, gewoon uitstrooien. Eender waar, als het maar niet boven zee is !"
Zwets : "Niet boven zee... waarom niet ?
Zwans : "Euh... ik kan niet zwemmen !!"

DE "OPTIMAX"-PROEF : DESSERT NA EEN LEKKERE VLUCHT !

Als antwoord op vragen die aan de Charroncommissie werden overgemaakt aangaande de toepassingsmodaliteiten van de Optimax-proef deze korte uiteenzetting.

Met de bedoeling Charronproeven aan te passen aan veranderende weersomstandigheden heeft de Charroncommissie sedert 3 jaar een optimalisatiemogelijkheid van een opgegeven proef voorzien : de **Optimax**.

Een Optimax-proef bestaat dus steeds uit 2 gedeelten :
1) de opgegeven proef (O.P.)
2) de bijkomende afstand (B.A.)

In principe komt de B.A. na de O.P. Indien bijvoorbeeld op een welbepaald traject van de Opgegeven Proef de weersomstandigheden verslechteren kan deze afgebroken worden en kan men overgaan op de bijkomende Afstand.

Indien de weersomstandigheden tijdens de vlucht verbeteren kan na het volbrengen van de Opgegeven Proef nog een Bijkomende Afstand afgelegd worden.

De start van de B.A. is dus ofwel de thuishaven (verder meer daarover !), ofwel het laatste geldig gefotografeerde keerpunt van een der benen van de O.P.

Deze vrije keerpunten mogen in niets verschillen van andere keerpunten wat hun controleerbaarZij worden gefotografeerd als bij Cat's Cradle.

Van zodra de B.A. wordt gevlogen verloopt de proef als een Cat's Cradle, zowel wat betreft het bepalen van de beenlengten (minimum 30 km) als de fotosector.
Het maximum aantal keerpunten bedraagt 3. Hier is het vertrekpunt van de B.A. niet inbegrepen.
Zij zijn tijdens de vlucht vrij te kiezen, en mogen slechts 1 maal gerond worden.

Voor de B.A. gelden alle afgelegde km zonder penalisatie, zelfs indien deze door een buitenlanding wordt beeindigd.
Bij een buitenlanding wordt de afstand, afgelegd op het laatste been, berekend zoals voor elke buitenlanding.
Een buitenlanding tijdens de B.A. brengt de O.P. niet in het gedrang.

Er zijn 3 gevallen waarin Optimax kan voorkomen :

1. **na het beeindigen van een gelukte opgegeven proef.**
In dit geval wordt er niet geland maar neemt men een foto van de thuisbasis. Wil men na een proef nog Optimax vliegen, dan dient hieraan gedacht bij het inzetten van de Final Glide opdat nog voldoende hoogte voor een nieuw vertrek zou voorhanden zijn.

Vanaf nu kan men tijdens de vlucht de nieuwe keerpunten uitkiezen die minstens 30 km van

elkaar verwijderd zijn, en elk slechts 1 maal mogen gerond worden.
puntenberekening :
O.P. = gelukte proef : volledige proefafstand x punten/km voordat type proef
B.A. = afgelegde afstand x 3 ptn/km

2. **na het afbreken van een opgegeven proef (tijdens de vlucht)**
Een opgegeven proef mag tijdens de vlucht afgebroken worden nadat hiervan een of meer benen werden afgelegd.
Het laatst gefotografeerde keerpunt van de opgegeven proef wordt dan het beginpunt van de B.A.
puntenberekening :
O.P. = gelukte proef : volbrachte proefafstand x punten/km voor dat type proef
B.A. = afgelegde afstand x 3 ptn/km

3. **na het cancellen van de opgegeven proef.**
Blijken na het opstijgen de weersomstandigheden in de richting van de O.P. tegen te vallen, dan kan men, zonder te moeten landen, toch op afstand vertrekken.

De Opgegeven Proef wordt dus gewoon afgelast en men vertrekt onmiddellijk op Bijkomende Afstand.

Een luchtfoto van het vertrekpunt is hierbij niet vereist.
puntenberekening :
O.P. = geen afstand : 0 ptn
B.A. = afgelegde afstand x 3 ptn/km

Let wel :

Voor brevetten komen alleen de prestaties van de Opgegeven Proef in aanmerking. Hierbij moet immers steeds een foto genomen worden van de vooraf opgegeven proef die vooraf ondertekend werd door een sportcommissaris.
Vermits de keerpunten van de bijkomende afstand tijdens de vlucht mogen gekozen worden voldoet men in dit geval niet aan bovenstaande voorwaarde.

Belangrijke opmerking :

Voor Clubs die gestationeerd zijn op Militaire Vliegvelden bestaat er een ingrijpende restrictie, wat betreft het maken van luchtfoto's van de thuisbasis.

Deze vliegvelden zijn :
* Brasschaat EBBT
* Diest EBDT
* Zoersel EBZL
* Weelde EBWE

Het is verboden luchtfoto's te maken van deze terreinen.

In samenspraak met de betrokken clubs koos de Charroncommissie voor elk van deze vliegvelden een **UNIEK alternatief keerpunt**. U.K., in de onmiddellijke nabijheid (max. 2 km) van het vliegveld gelegen, maar zodanig dat de keerpuntfoto's het vliegveld, of zelfs maar delen ervan, niet tonen.

Telkens de thuisbasis als keerpunt moet fungeren wordt het U.K. gefotografeerd. Voor de afstandsberekening geldt het vliegveld zelf. De afstand van U.K. tot het vliegveld wordt bij de afstandsberekeningen verwaarloosd.

De foto moet zo genomen worden dat het nabijliggende vliegveld niet op de foto's wordt aangetroffen. Dit betekent dat hierbij geen rekening gehouden wordt met de voorgeschreven fotosector, en dat de zwever zich steeds **op de as** tussen vliegveld en U.K. moet bevinden bij het nemen van de foto.

ERRATUM

Bij de voorbeelden die naar aanleiding van de Optimax-proef werden opgesteld en die verschenen in het Vademucum 1990, voorkomend op de laatste bladzijde (blz. 12), werd voor een driehoek FAI verkeerdelijk 5 ptn/km gerekend. Dit is in werkelijkheid 6 ptn/km. Dit komt doordat bij het inrichten van de Optimax-proef, een 3-tal jaren geleden, een FAI-driehoek inderdaad met 5 ptn/km werd gehonoreerd.

De vele mogelijkheden geboden door deze moderne en soepele formule laten toe de al te dun gezaaide thermische hoogdagen maximaal te benutten.

Een grondig begrip van deze opties is nodig om een optimale vlucht vooraf en tijdens de vlucht te kunnen plannen.

De Charroncommissie hoopt met deze verheldering hiertoe bij te dragen.

E.D.C.

Ze wisten niet dat hun missie onmogelijk was, en daarom is het ze gelukt.

uit "Nachtvlucht" van St. Exupéry.

TE KOOP

TWIN ASTIR
Bouwjaar 1987. Perfecte staat.
Intrekbaar wiel, 470 uren, enkel privé gevlogen.
Volledig geïnstrumenteerd;
E-vario, radio-uitrusting,
BVL Gesloten aanhanger (Staudacher) gekeurd.
Tel. 03/658 53 02 tussen 19 en 21 u.
Denise Cambier-Magniette.

VENTUS C
17,6 m - glijgetal 48
Bouwjaar 1987 - 80 starts - 240 uren
Privaat gevlogen.
Nooit beschadigd.
Wedstrijd finish.
Met aanhangwagen Cobra (gekeurd). Met of zonder instrumenten. (Peschges VP3E;
Dittel FSG71M; Bohli.
Tel. 015/51.28.95

ASW 20
Renklasse - glijgetal 42
Bouwjaar 1981.
171 starts - 373 uren
Privaat gevlogen, nooit gekraakt, perfecte staat.
Met aanhangwagen Pfeifer (gekeurd) - Met of zonder instrumenten. (Cambridge S-Nav,
Dittel FSG71M, Bohli)
Tel. 015/51.28.95

Piper Super Cup 150 pk sleepvliegtuig met Ceconite bekleding.
Motor heeft nog ca 450 uur (excl. extentie) te gaan voor overhaul.
Inlichtingen Bert Kuijper
tel. NL. (0)2158-24618

MEDEDELINGEN

INTERNATIONAL AIRSHOW

45ste verjaardag van de Belgische Luchtmacht.
30 jaar Search and Rescue met helicopters in Belgische Luchtmacht.
20 jaar Helicopter Squadron.
15 jaar Westland Sea King in gebruik in de Belgische Luchtmacht.

Naar aanleiding van deze verjaardagen organiseert de Belgische Luchtmacht een Internationale Luchtshow op de luchtmachtbasis van Koksijde en dit op 6 en 7 juli 1991. Het 40ste Smaldeel organiseert tevens van 2 tot 4 juli een Internationale opzoekings- en reddingscompetitie voor Nato-bemanningen en reddingshelicopters.

BELANGRIJK !! Tijdens deze dagen mag de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs een infostand plaatsen op de luchtmachtbasis. Voor deze infostand worden "MEDEWERKERS GEVRAAGD". Inlichtingen op het secretariaat : tel. 03/322.16.04.

MODELBOUW EN HOBBY '91

In samenwerking met Speelgoed en Modelbouw Broux en de Haspengouwse Modelbouw Vereniging (Hamover) organiseert Limburg Actief v.z.w. op 5 en 6 oktober e.k. haar 1ste Nationale Modelbouw en Hobby 91 happening in de Grenslandhallen te Hasselt.

Mochten clubs belangstelling hebben aan deze happening deel te nemen om zo de werking en/of organisatie van de club aan een ruim publiek kenbaar te maken kunnen deze kontakt opnemen met Limburg Actief v.z.w., Koning Albertstraat 40 te 3500 Hasselt.
Tel. 011/22.13.94. Fax. 011/242.241.

18 - 20 MEI

FLANDERS FLY IN

INTERNATIONALE LUCHTVAARTHAPPENING

300 TOT 400 VLIEGTUIGEN UIT BINNEN-EN BUITENLAND

Burger en militaire toestellen, nieuwe en tweedehandse toestellen, infobeurs voor luchtvaartberoepen, bedrijvenbeurs en een DENDERENDE VLIEGMEETING

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT :

* K.N.V.v.L.-cursusboeken :
  - Theorie van het zweefvliegen 920,-
  - Praktijk van het zweefvliegen 610,-
* F.A.I.-sportcode - General Section + Section 3 Gliders (Engelse uitgave) 300,-
* F.A.I.-sportcode K.N.V.v.L. (Nederlandse uitgave van sectie 3) 200,-
* Sticker zilveren F.A.I.-brevet 30,-

(prijzen af-secretariaat)

Ter beschikking voor promotie van onze sport :

* Folder "Zo leer je zweefvliegen" (gratis)
* Stickers
* Verschillende VHS-videotapes (bespreek uitlening vooraf met secretariaat)

F.A.I.-KALENDER

1991

29/6 - 09/7	22nd World Soaring Championships Minden U.S.A.
23/6 - 06/7	European Junior Soaring Championships Alleberg Zweden (piloten 25 jaar)
13/7 - 26/7	European Club Class Soaring Championships Lindau Duitsland
04/8 - 17/8	7th European Female Soaring Championships Leicestershire Engeland

1992

10/7 - 30/7	6th European Soaring Championships Szeged Hongarije
juli	2nd World Motorgliding Championships Rieti Italië

1993

mei / juni	23rd World Soaring Championships Borlänge Zweden

UW CLUBKAMP IN NEDERLAND

Het Maldens Vlak is een van de mooiste zweefvliegvelden van Nederland. Het veld ligt midden in de bossen, vlak bij Nijmegen en Kleef in een zeer thermiekrijke omgeving.
Er is een professioneel beheerde kantine en een camping aan de bosrand.

Mocht U een clubkamp overwegen, neem dan even kontakt op met de Nijmeegse Aeroclub :

Johan Hamelink
Tel. 31-8897-73554 of

Ton Krijgsman
Tel. 31-80-230184

ENKELE CIJFERGEGEVENS OVER 1990

* Leden

Het clubbestand bleef behouden op 13. Deze tellen samen 854 zweefvliegers.

* Vergunningen

421 leden hebben een oefenvergunning (waarvan 212 in 1990 uitgereikt), 433 zijn houder van een zweefvliegvergunning. 41 leden slaagden voor het theoretisch examen, 18 leden behaalden hun zweefvliegvergunning, en aan 25 zweefvliegers werd de bevoegdverklaring "met passagier" toegekend.

* Instructiekader

1 hulp-instructeur behaalde de kwalificatie "instructeur". 10 zweefvliegers slaagden in de theoretische en praktische proeven voor het bekomen van de bevoegdverklaring "Hulp-instructeur".
Het instructiekader bestaat thans uit 67 instructeurs en 48 hulp-instructeurs.

* Brevetten

Er werden ruim 100 homologatiedossiers ingediend voor F.A.I.-brevetten of brevet-proeven.
25 leden behaalden het zilveren brevet, 2 het gouden brevet.
8 zweefvliegers behaalden hun diamant doelvlucht en 1 lid behaalde zijn diamant afstand.
Voor het eerst behaalden 2 Vlaamse piloten het 1000 km FAI-diploma.

* Activiteiten

Er werden 15671 sleepstarts en 3838 lierstarts gemaakt. Dit maakt in het totaal 20460 of 3 % minder t.o.v. '89. Het aantal uren vrije vlucht bedroeg 16583 (-2 % t.o.v. 89). In het totaal werden er 162398 km overland afgelegd. Dit overtreft evenwel het cijfer van '89 met 4 %.
5 % van de starts, 15 % van het aantal uren en 29 % van het aantal overland kilometers werden in het buitenland gerealiseerd.

* Materiaal

De aangesloten clubs en leden beschikten over het volgende materiaal :
199 zweefvliegtuigen (incl. 5 zwe-

vers met hulpmotor), 2 motorzwevers, 12 sleepvliegtuigen en 4 lierinstallaties.
44 % van de zweefvliegtuigen is clubbezit. 66 % van de 102 kunststoftoestellen is privé-bezit.

Nog meer cijfers vindt u in bijgevoegde tabellen.

LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS v.z.w. - 1990

Club	aantal off. verg.	leden verg.	totaal	aantal sleep	starts lier	totaal	aantal uren vrije vlucht	aantal uren sleep	aantal uren motor zweven	aantal uren sleep	overzicht materiaal cl. vltg.	lier	tot.	zweefvliegtuigen club 2pl	club 1pl	privé 2pl	privé 1pl	totaal	zweef. tuigen cl	zweef. tuigen pr	motor zweef cl	motor zweef pr
A.C.B. (*)	26	30	56	1.617		1.617	853	12.750		202	1		1	1	4	1	2	8		1		
A.C.K.	51	65	116	2.385	7.383	4.688	3.326	85.300		199	1	1	2	4	8		13	27				
A.B.	26	29	55	1.446		1.446	1.649	30.629	32	159	1		1	2	7		3	12				1
A.Z.M.	30	22	52	661		661	439	9.550			1		1	2	4		4	10				
O.A.C.	54	41	95	1.867		1.867	1.587	29.985	198	229	2		2	3	5	1	5	14				
G.A.C. (*)	2	6	8	23	10	36	21							2	3			5				
K.A.C.	60	54	95	2.415	37	2.447	3.268	22.800		270	2	1	3	5	4	1	20	30		2		
K.F.C.	50	60	110	2.496		2.496	1.202	4.552		233	1		1	4	5	4	19	32				
L.A.A.C.	16	14	30	474		474	662							1	3		2	6				
L.V.	3	55	88	1.784		1.784	1.636	5.300		223	1		1	3	3	2	14	22		2		
V.Z.T.	37	22	59	819	171	990	566	3.295		121	1	1	2	3	4	2	6	15				
Z.A.C.	43	29	63	905		905	619	1.488			1		1	2	4		3	9				
Z.K.B.	25	2	27		309	1.309	175	150				1	1	3			1	4				
TOTAAL	433	451	884	16.427	3.928	20.455	16.583	182.969	223	1.627	12	4	16	32 (62)	54	10	97	194 (256)		5	1	1
1989	417	420	837	15.704	5.257	21.059	16.960	157.767		1.826	14	4	18	31	50	11	85	182		5	1	1
1988	367	386	753	13.240	3.804	16.644	13.372	135.531		1.567	15	4	19	29	46	12	93	180		1	1	1
1987	353	385	738	11.374	4.369	15.935	10.637	78.753		1.348	12	4	16	33	43	13	79	174		1	1	1
1986	473	339	808	13.104	5.113	19.587	12.347	132.376		1.780	12	4	16	33	46	12	77	168		1	1	2
1985	390	360	720	13.897	4.925	18.808	8.690	92.673		1.356	12	4	16	32	43	12	68	156		1	1	2
1984	379	414	793	11.778	4.224	17.496	9.388	115.725		1.503	15	4	19	31	42	3	65	151				

(*) cl.ver. 1990 gestopt

DETAIL ACTIVITEITSCIJFERS

		BINNENLAND Week	Weekend	Totaal	BUITENLAND	TOTAAL
STARTS	Lier	1.119 (33%)	2.719 (17%)	3.838 (20%)		
	Sleep	2.292 (67%)	13.379 (83%)	15.671 (80%)		
	Totaal	3.411 (17%)	16.098 (83%)	19.509	951 (5%)	20.460
UREN		1.669 (12%)	12.418 (88%)	14.087	2.496 (15%)	16.583
KM OVERLAND		11.884 (10%)	104.058 (90%)	115.902	46.496 (29%)	162.398

DETAIL MATERIAAL (zweefvliegtuigen + zweefvliegtuigen met hulpmotor)

	Tweezitters Hout/metaal	Tweezitters kunststof	Eenzitters Hout/metaal	Eenzitters kunststof	Totaal hout/metaal	Totaal kunststof	
CLUB	24	9	28	26	52	35	87
PRIVE	7	4	38	63	45	67	112
TOTAAL	31	13	66	89	97	102	199

WEDSTRIJDNUMMERS

Volgende letter/cijfer combinaties zijn thans in gebruik :

AA AH AM AP AO AV BA BF BO BW BZ CF EG ET
HA JA JE KH KL KZ LJ LV MR MY PJ PR PX SM
TR VI YL ZI 2G 6 11 26 52 66 70 76 89 268

FD FB
TF TP
777

TE KOOP

Wegens omschakeling vliegtuigpark :
CLUB LIBELLE
Bouwjaar 1975 - 1200 uren
Volledig geïnstrumenteerd, radio 720 kanalen en aanhangwagen.
Prijs : 550.000 fr.
Te bevragen :
A.C.K., 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8 - BALEN
of : tel. 014/81.25.67 (Rudy Jennen)
tel. 011/43.10.87 (Jan Hannes)

ZWEEFVLIEGER LEENT UIT AAN SOORTGENOTEN :
2 caravans van 4 personen met alle comfort en uitrusting, inclusief grote voortent, staande in ISSOUDUN (Frankrijk).
Inlichtingen over perioden en voorwaarden : tel 091/21.31.57

SPORTCOMMISSIE 09.01.1991

A. **THEORETISCHE PROEVEN**

BRASPENNING Louis
CARDOEN Yoeri
CLAES Wim
DE BOOS Peter
DECLERCQ Filiep
DEMUYNCK Piere
GALLE Dirk
GELDOF Peter
LAPORTE Pascal
MEEUWESEN Eric
THIERS Jan
VAN DEN BOSCH Katrin
VAN KERCKHOVE Johan

B. **VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT**

PEETERS Jan
SAS Johan

C. **BEVOEGDVERKLARING PASSAGIER**

DONDERD Godfried
GERNE Luc
SPIET Jan
VAN ROEY Hugo
VEKEMANS Willy
VRANCKEN Ludo

D. **BEVOEGDVERKLARING HULP-INSTRUKTEUR**

KINET Luc
ULENAERS Peter

E. **BEVOEGDVERKLARING INSTRUKTEUR**

ABRAHAMS Walter

PRESTATIES

ZILVEREN KENTEKEN

a. Hoogte

BRASPENNING Louis
DECLERCK Xavier
GERNE Luc
PEETERS Jan
SAS Johan
VANDEWYNCKELE Philip

b. Afstand

DECLERCK Xavier
DESCHRYVER Marc
GIELKENS Jozef
LAMMERANT Luc
MATTHYS Philipe
STANDAERT Hans
VAN DEN BORNE Dirk
VANDEWYNCKELE Philip

c. Duur

BRASPENNING Louis
GERAERTS Lucien
PEETERS Jan
SAS Johan

BEKOMEN HET ZILVEREN KENTEKEN

DESCHRYVER Marc
GERAERTS Lucien
GIELKENS Jozef
LAMMERANT Luc
MATTHYS Philipe
STANDAERT Hans
VAN DEN BORNE Dirk
VANDEWYNCKELE Philip

GOUDEN KENTEKEN

a. Hoogte

JOYEUX Paul
MATTHYS Philippe
SPEETJENS Jan
VAN DAM Kris
VANDEBORNE Nicole
VANDEPLAS René
VAN PEE Guy
VAN SCHEPDAEL Eric

b. Vrije afstand

BOS Karel
GERAERTS Lucien
JENNEN Rik
PEETERS Stephane
SPEETJENS Jan
TIMMERMAN Vital
TOURNEL Ludo

BEKOMEN HET GOUDEN KENTEKEN

JOYEUX Paul
PEETERS Stephane
SPEETJENS Jan
VAN DAM Kris
VANDEPLAS René
VAN PEE Guy

DIAMANTEN KENTEKEN

Doelvlucht 300 km

BOS Karel
EVENS Ken
JENNEN Rik
PEETERS Stephane
SPEETJENS Jan
TIMMERMAN Vital
TOURNEL Ludo

Vrije afstand 500 km

ABRAHAMS Walter
EVENS Ken
HEYLEN Freddy
TEEUWEN Willy

BEKOMT HET DIAMANTEN KENTEKEN

1000 km F.A.I.

DE WIJS Bert

AANVULLING REGLEMENT ZWEEFVLIEGVERGUNNING

Er zijn reeds enkele clubs die naast het sleepvliegen ook lieren of zelfs enkel en alleen met lierstarts werken.

Vandaar dat binnen de Raad van Instructeurs de nood werd aangevoeld om op de zweefvliegvergunning melding te maken van de bevoegde startwijze(n).

Een voorstel van ammendement aan de huidige reglementering, werd via de Belgische Zweefvliegfederatie ingediend bij de K.B.A.C.

Op 9 januari II. bekrachtigde de Sportcommissie deze wijziging om vanaf 01.01.1991 van kracht te worden.

Concreet betekent dit dat op de keerzijde van de vergunning onder de rubriek opmerkingen de vermelding zal worden aangebracht "SLEEPSTART" en/of "LIERSTART".

Voor wat betreft de verlenging van de vergunning komt er een vereiste bij. In de referentieperiode (= 12 voorafgaande maanden) moet de piloot minstens 10 sleepstarts en/of lierstarts hebben gemaakt en zal de passende startwijze op de vergunning worden ingeschreven.

Bij het uitvoeren van check- en examenvluchten zullen de instructeurs op de passende attesten de toegelaten startwijze(n) vermelden.

HET JUISTE HOOFDDEKSEL VOOR ZWEEFVLIEGERS

Het voorkomen van botsingen en "near misses" is één van de voornaamste veiligheidsdoeleinden in het zweefvliegen geworden. Hoewel het aantal botsingen tussen zweefvliegtuigen vrij gering is, toch behoort dit soort ongevallen tot de ernstigste risico's in onze sport. Velerlei besprekingen en voorschriften hebben al tot heel wat meer voorzichtigheid geleid, maar er is nog een punt dat de aandacht verdient : het hoofddeksel van de zweefvlieger, dat geenszins een belemmering van het gezichtsveld mag vormen.

Het lijdt geen twijfel dat een hoofddeksel voor de zweefpiloot een noodzakelijk onderdeel van zijn uitrusting is. Op langere vluchten en in hoogten tot 2 à 3000 meter of zelfs meer is de piloot in de grotendeels uit plexi bestaande cockpit van het moderne zweefvliegtuig blootgesteld aan dezelfde zon- en lichtsituatie als in het hooggebergte. Dat betekent dat ondanks lagere temperaturen de zonnestralen en vooral het UV-licht aanzienlijk intenser zijn, zodat een onbeschermde vlieger lichamelijke hinder kan ondervinden. Zelfs goed getrainde piloten in prima conditie hebben bij het ontbreken van een hoofddeksel gebrek aan concentratievermogen en lichamelijke ongemakken ervaren.

Vandaar dat er nauwelijks nog piloten zonder hoofdbedekking in de cockpit stappen. Ervaren afstandsvliegers zorgen bovendien voor de nodige bedekking van de armen en het bovenlichaam, ook al is het op de grond nog zo heet. Tegen langzame afkoeling van de meestal onder het instrumentenbord verborgen benen en voeten beschermen ze zich daarenboven met een lange broek en hoge schoenen.

Maar bij de keuze van een hoofddeksel mag niet alleen de toereikende bescherming tegen de zonnestralen doorslaggevend zijn, aangezien een ongehinderd uitzicht voor de piloot een absolute noodzaak is. Vaak ziet men ondoeltreffende petjes die ver over het voorhoofd worden getrokken en zodoende het gezichtsveld van de piloot naar boven volkomen beperken. In halfliggende positie heeft de piloot weliswaar een gezicht op zijn instrumenten en naar de zijkant, maar naar boven toe ziet hij niets. Doordat zijn hoofd zich bovendien dicht bij de kap bevindt, kan hij amper nog omhoog kijken, aangezien de klep van het petje eerst tegen de cockpitkap stoot en naar beneden wordt gedrukt. Hetzelfde gebeurt wanneer men z'n hoofd draait en de klep zijdelings de cockpitkap raakt. Een aldus "uitgeruste" piloot ziet z'n kameraden niet rond en boven zich en brengt zichzelf en anderen in gevaar.

Hetzelfde geldt voor hoedjes met al te brede rand. Deze rand steekt naar beneden uit en dekt ook een aanzienlijk deel van het gezichtsveld van de piloot af. Is de rand bovendien stijf, dan kan het mutsje, als het achteraan tegen een eventuele hoofdsteun drukt, naar voren worden geschoven en zo eveneens het uitzicht belemmeren.

Uit wat voorafgaat kan men enkele goede raadgevingen voor de juiste hoofdbedekking bij het zweefvliegen afleiden :

- als bescherming tegen intensieve zonnestralen en hoge temperatuur dient het hoofddeksel liefst wit of licht van kleur te zijn;

- het gebruikte materiaal moet licht en luchtdoorlatend zijn, en niet te strak op het hoofd zitten;

- tussen het dak van de muts en het hoofd van de piloot is er best een met lucht gevulde ruimte, lucht die door gaatjes in de muts of door de lichte stof van het mutsje heen geventileerd kan worden;

- lichte zonnehoedjes van katoen, met een niet al te brede rand, zijn het meest doeltreffend gebleken;

- bij de aanschaf van een mutsje moet je erop letten dat je de rand niet in je blikveld krijgt en dat die rand ook niet tegen de cockpitkap stoot. Ook is het goed erop te letten, het mutsje iets naar achteren te schuiven, om zodoende je nek tegen zonnebrand te beschermen.

Tevens is het in moderne zweefvliegtuigen, en zeker op de voorste plaats in tweezitters, aangeraden een hemd met een kraag te dragen, aangezien de zon evengoed van achteren je hoofd en hals kan raken.

Voor grotere hoogten en lage temperaturen, zoals 's winters bij golfvluchten, is een steviger en warmer hoofddeksel aangeraden, eventueel zelfs met orenbeschermers, dat heel het achterhoofd bedekt. Maar ook hier mag men niets opzetten dat te groot van omvang is; een kap die ver zijdelings vooruitsteekt bijvoorbeeld, is zeker uit den boze.

Het gezicht zelf tegen de zon beschermen, is dus nagenoeg onmogelijk door iets op je hoofd te zetten. Dus moeten andere middelen aangewend worden. Eerst en vooral is een goede zonnebril met een dunne montuur vereist. Maar het glas mag niet zo donker of van een eigenaardige verkleuring zijn, dat de instrumenten niet goed meer kunnen worden afgelezen of dat men de kleuren van de grond niet meer juist kan onderscheiden.

Verder gebruikt men best een zonnecrème met hoge beschermingsgraad en een vetstift voor de lippen.

Maar het voornaamste is : niets gebruiken dat je uitzicht benadeelt, en dan is hiermee wel je uitzicht naar buiten bedoeld, en niet hoe je eruitziet !

P.M.

Brugmanlaan 10 - 1060 Brussel - Tel. : 02/349.12.11
Fax. : 02/349.12.99