

LIGABLAD

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



*25ste jaargang
januari • februari • maart 2004
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **97**

LIGABLAD

Driemaandelijkse tijdschrift van de



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



25ste jaargang • nummer 97
januari - februari - maart 2004

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

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

E-mail:

ligablad@dewouw.net

**Aan dit nummer werkten
verder mee:**

Sven Abels, Eddy De Coninck,
Johan Franssen, Paul Janssens, Ad Kennes,
Ivo Lens, Jacques Noel, Patrick Pauwels,
Redactie Stick, Kurt Sermeus,
Gill Van den Broeck, Dries Van Gestel,
Stéphane Vander Veken, Emil Verhulst

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 Boechout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: info@lvzc.be
internet homepage:
http://www.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

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

Druk en opmaak: Sintjoris nv

kantoor van afgifte Gent X



Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 mei 2004 op het redactieadres.

Foto cover: Ka 13 in finale (1ste prijs fotowedstrijd /foto: Sven Abels)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Fit to fly? Vliegen en alcohol: een dodelijke combinatie!	2
Beknopt overzicht van het thema pedagogische/didactische vorming	3
"En dit jaar ga ik oogsten" (vervolg)	4
CharrOn.Line: zweefvliegen in het informatietijdperk	6
Bitterwasser	8
Het hoekje van de boekenvreter	9
Zweefvliegtuignieuws	10
Meteo-Belgocontrol en het zweefvliegen in België	10
Verslag symposium 2004	11
Vreemdgaan in Brasschaat	12
Renovatie Slingsby	14
Veilig vliegen in de bergen is een keuze... Jouw keuze!	15
Mededelingen en service	

Woordje van de redactie

Tijdens het afgelopen symposium werden in verschillende domeinen een overzicht gegeven van 2003. Wij hoefden zeker niet te klagen, integendeel. Onze benijdenswaardige Charron.line gaf een overzicht van de verschillende, prachtige afstandsvluchten die zowel in het buitenland als vanuit ons eigen klein landje gevlogen werden.

Zonder afbreuk te willen doen aan het prachtige werk van ons Charron team, mogen wij hier onze "golf-opener" Stan Taeymans niet vergeten. Zijn talrijke telefoontjes, mails en faxen liggen eveneens aan de basis van het verleggen van onze grenzen. Wij hopen dat hij ook in 2004 met evenveel enthousiasme dit werk mag verder zetten. Van ons, luchtvaartgebruikers, wordt alleen maar verwacht dat wij de luchtvaartreglementering rigoreus toepassen. Het voortbestaan van onze geliefde sport hangt er van af.

Belgocontrol heeft ons ook beloofd dat er, dagelijks gedurende de periode van

01 maart tot 31 oktober, vanaf 8 uur 's morgens, een zweefvliegbulletin zal verschijnen. Dit kun je raadplegen op de website van Belgocontrol. Dus al bij al mooie vooruitzichten voor 2004. Er ontbreken ons nog alleen prachtige bloemkoolwolken.

Niet te vergeten is onze nieuwe website van de Liga. Webmaster Mattijs Cuppens gaf tijdens het symposium reeds een demonstratie, het was mooi. Ik zou zeggen, raadpleeg dit werk- en info-instrument zoveel mogelijk. Deze website is gemaakt voor jullie.

Ik dank tevens de talrijke medewerkers aan ons Ligablad van vorig jaar. Dank zij jullie, kan ons tijdschrift blijven bestaan. Ik hoop dat ik ook dit jaar op jullie artikels en foto's mag rekenen. In elk geval, 2004 is begonnen onder een goed gesternte.

Tot ziens,

Theo Stockmans

Nieuws van het secretariaat

Algemene vergadering

Op 10 maart ll. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het volledige "Jaarverslag 2003" kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger/beheerder of clubsecretaris.

Erkenning als "Sportfederatie"

Op 20 december 2002 ontvingen wij het bericht van de Vlaamse minister van Sport, dat onze vereniging erkend werd als sportfederatie, in principe voor onbepaalde tijd mits het blijven voldoen aan de voorwaarden.

Een dossier tot het behouden van de erkenning werd ingediend. Zoals reeds werd meegedeeld staat de "erkenning" totaal los van "subsidiering".

VCL

In december werd het tweede werkingsjaar afgesloten. Op 22 maart had de algemene vergadering plaats te Gent.

Het verantwoordingsdossier over 2003 moet eerstdaags worden ingediend. Zopas werd het bericht ontvangen dat ook voor 2004 terugvorderbare voorschotten zullen worden toegekend. Het opstarten van deze nieuwe organisatie brengt ontzettend veel werk met zich mee. Een aantal stappen werden reeds gezet, maar het zal toch nog enige tijd vergen alvorens de structuur volledig operationeel is.

KBAC

Op 26 januari ll. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. De BZF was vertegenwoordigd door J. Speetjens en D. Voortman (voorzitter FCFVV). Het werkingsverslag alsook de afrekening over het voorbije werkingsjaar werden goedgekeurd. Voor de begroting 2004 werd op de valreep nog een aanpassing aanvaard, nl. een extra budget voor 'communicatie', voor het opstarten van een elektronische nieuwsbrief.

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

KBAC-Sportcommissie

De te homologeren dossiers worden verwacht op het secretariaat tegen 15 juni, 15 september en 20 november. Denk eraan dat een dossier moet worden ingediend

uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.

Kadervorming

Op 6 maart werd een special 'bijspijkerdag' georganiseerd onder leiding van Ad Kennes voor de kandidaten die werden voorgedragen voor het theoretische examen instructeur. Op 20 maart had het examen plaats.

European Gliding Union

Op 6 en 7 maart ll. had de jaarlijkse Congress Meeting plaats te Nottingham. De British Gliding Association trad op als organisator. Een beknopt verslag zal in het volgende Ligablad verschijnen. Het congres had naast de gewone rapporteringen twee topics, nl. een voorstel tot aanpassing van de structuur om de besluitvorming te bespoedigen en zonodig sneller te kunnen reageren, en uiteraard de evolutie op het EU-vlak met de European Aviation Safety Agency.

De EGU is één van de stuwende krachten achter Europe Air Sports, de overkoepelende organisatie van de NAC's en alle lucht-sporten binnen Europa. De toenemende werkbelasting vraagt professionele ondersteuning van de vrijwilligers. Al dan niet met het opzetten van een eigen EAS-kantoor in Brussel / Keulen (toekomstige zetel van EASA). Uiteraard moeten hiervoor de nodige budgetten worden vrijgemaakt.

Een bijdrage van bv. 1,00 € per piloot zou de organisatie direct op snelheid kunnen brengen. Het is nu juist die snelheid waar het om draait, om EASA/EU/JAA op de voet te volgen en om alle dossiers onmiddellijk te kunnen behandelen.

IGC-Meeting 2004

Op 27/28 februari had de jaarlijkse samenkomst plaats van de International Gliding Commission van de FAI te Lausanne. Opnieuw een zwaar beladen agenda! Een beknopt rapport volgt eveneens in het volgende Ligablad.

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

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

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

* (= via post toegezonden)

FAI-IGC-promotievideo

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

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

Deze videotape kost 3,25 Eur af secretariaat.

Nieuwe "LOW AIR"-kaart is uit!

Sedert begin februari is er nieuwe editie beschikbaar van de Low-Air kaart 1/250 000. Ter verkrijgen bij het NGI, Abdij Ter Kameren 13, 1000 Brussel, tel. 02/629 82 82, fax 02/629 82 83, e-mail: sales@ngi.be, meer info via www.ngi.be (Clubbestellingen genieten korting!)

ONZEKER OVER DOPING?

- Wat doet doping met je lijf?
- Kan je van koffie positief testen?
- Mag een sporter neusdruppels gebruiken?
- Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de **DOPINGLIJN: 078-15 35 45**

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

Fit to fly? Vliegen en alcohol: een dodelijke combinatie!

Feiten over alcohol

Gebruik van alcoholische dranken wordt in onze maatschappij breed aanvaard. Alcohol is genotmiddel nummer één. Meer dan de helft van de bevolking drinkt regelmatig alcohol.

Alcohol werkt als een sociale "ijsbreker", heeft een relaxerende uitwerking en wordt dikwijls als pijler van sociale contacten aanzien.

Reeds van in de Middeleeuwen associëren we alcohol met gezondheid, en drinken we onder het slaken van kreten als "proost, santé, op je gezondheid".

Jongeren vinden alcoholgebruik al te dikwijls als een te nemen "kaap" in de volwassenwording, en als een "must", naast tabak en (soft)drugs.

Helaas heeft alcoholgebruik ook zijn schadelijke neveneffecten en is hij al te vaak een bron van ellende. Alcohol is immers ook een verslavend middel dat snel je beoordelingsvermogen en je gedrag gaat aantasten en de oorzaak wordt van ongevallen.

Wat is alcohol eigenlijk?

De alcoholen vormen een chemisch verwante groep. Met "alcohol" bedoelen we meestal ethylalcohol of ethanol, dat door natuurlijke gisting uit koolhydraten (suikers) in vruchten (druiven, appels...) of graangewassen (gerst, tarwe, maïs) gewonnen wordt, en daarna al dan niet gedistilleerd tot sterke drank.

Alcoholen lossen zeer gemakkelijk op in vetrijke weefsels, en dat verklaart hun effect op centraal zenuwstelsel, lever, nier en hart. Alle alcoholen zijn daarom ook giftig.

Verschillende alcoholische dranken hebben een verschillende alcoholconcentratie. In de gebruikelijke glazen geschonken bevat ieder glas ongeveer éénzelfde alcoholhoeveelheid.

Wat doet alcohol?

Alcohol wordt na inname snel in de maag en de dunne darm opgenomen, en daarna via de bloedbaan door het lichaam verdeeld. Als alcohol op die manier je hersenen bereikt krijg je het vaak als aangenaam ervaren licht gevoel in je hoofd. Na een paar glazen word je ongeremder, vrolijker, spraakzamer. Je reageert zonder dat je het merkt echter ook trager, je redeneert niet meer zo scherp en je ervaart je omgeving meer in een waas. Je bent al snel dronken. Het toxisch effect van alcohol varieert van persoon tot persoon door variabelen als geslacht, lichaamsgewicht, leeftijd, ingenomen hoe-

veelheid, alcoholgehalte en aard van drank, ziekten, vermoeidheid, medicatie...

Alcohol belemmert de zuurstofopname in de hersenen, en dit effect wordt nog versterkt in de hoogte, vanwege de daling van de partiële zuurstofdruk.

Hoe alcoholrijker, hoe sneller de alcoholemie (alcoholgehalte in het bloed) stijgt. Na consumptie van sterke drank is de alcoholemie hoger dan na het drinken van éénzelfde hoeveelheid alcohol in b.v. bier. Als je nuchter bent zal ook je alcoholemie sneller stijgen (aperitieven!) dan bij een maaltijd.

Gemiddeld brengt één glas een alcoholgehalte in het bloed van 0.2 promille bij een man van 75 kg en 0.3 promille bij een vrouw van 60 kg.

Na twee glazen zit je dus dichtbij de wettelijke grens van 0.5 promille (50 mg per 100cc of 50 mg%) in het verkeer.

Van 0.1 tot 0.5 promille (10-50 mg%) zie je uiterlijk meestal nog geen tekenen van dronkenschap.

Bij moeilijker performantietesten blijkt er toch al enig effect.

30-120 mg% geeft je al emotionele instabiliteit, daling van kritisch vermogen, geheugenstoornissen en vertraagde reacties op zintuigstimuli. Tevens heb je minder coördinatie van je spieren. Je kan dit als beginnende dronkenschap bestempelen.

Een alcoholemie van 180-300 mg% maakt je verward, duizelig, agressief of boos, vermindert duidelijk je gezichtsvermogen en je evenwichtszin. Je gang wordt waggelend en je kan je spieren moeilijk beheersen. Je bent nu goed dronken.

Naast de werking op de hersenen heeft alcohol ook een ongewenst effect op het binnenoor en op de oogspieren. Dat verklaart de effecten als duizeligheid, verminderde gehoorwaarneming en wazig dubbelzien.

Factoren zoals te weinig slapen, vermoeidheid, geneesmiddelengebruik en andere versterken nog eens het nadelig effect op de zweefvliegpijl.



Fit to fly? (foto: Sven Abels)

Studies op simulator tonen aan dat alcohol al snel je vliegvaardigheid aantast en dat ongeacht je vliegervaring, niet alleen bij IFR vluchten onder moeilijke omstandigheden, maar ook bij zichtvluchten.

Dat effect is al te zien vanaf 0.2 promille, dus plusminus slechts één glas. Het aantal fatale fouten verhoogt duidelijk vanaf 0.4 promille.

Hoe krijg ik die alcohol weer buiten?

Na opname en verdeling breekt je lever de alcohol geleidelijk terug af. Dat is een proces dat afhankelijk is van de hoeveelheid leverenzymen. Deze hoeveelheid verschilt van persoon tot persoon en is gedeeltelijk erfelijk bepaald. Sommige mensen verdragen echt geen alcohol. Uitwendige factoren kunnen dit enzymatisch vermogen sterk beïnvloeden. Toch bestaan er geen "middeltjes" om op korte termijn sneller alcohol af te breken...

Het eliminatievermogen mag geschat worden van 0.08 promille per uur tot 0.20 promille per uur. Je hebt dus al gauw één tot tweeënhalve uur nodig om één glas af te breken.

Maar ook na de eliminatie van de alcohol in je lichaam kan je nog meerdere uren last hebben van een "hangover" beter bekend als "alcoholkater", met hoofdpijn, duizeligheid, braken en lichtschuwheid.

Dat komt enerzijds omdat alcohol afgebroken wordt tot een reeks afbraakproducten, die op hun beurt toxisch blijken en die je de gekende kater bezorgen. Omdat alcohol ook nierstimulerende eigenschappen heeft, droog je na een avondje "stappen" ook uit. Daarom moet je de volgende dag veel (water) drinken.

Een zweefvlieger met een alcoholkater is uiteraard "unfit to fly"

Wat goede raad

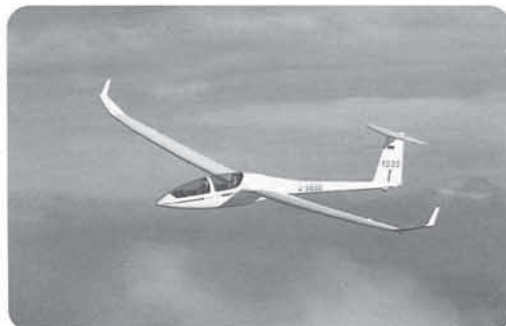
- Vlieg nooit onder invloed van alcohol.
- Hou rekening met de nefaste gevolgen van een hangover: de fameuze slogan "eight hours from bottle to throttle" houdt niet in dat je al in optimale fysieke conditie verkeert om te gaan vliegen.
- Gebruik geen medicatie om deze effecten proberen te bedwingen.
- Koude douches, sterke koffie of inhaleren van zuurstof versnellen de eliminatie van alcohol uit het bloed niet.

Dus: GENIET MET MATE!

Dokter Emil Verhulst

AVI BENELUX**Bert de Wijs***Benelux importeur van DG*

Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau
tel. +31-13-507.9601
fax +31-13-507.8787
email: avi@baarle.org

DG-1000 2-zitter**2 spanwijdtes, 18m en 20m**

- hoge effectieve remkleppen
- 2- delige kap, sterker, betersluitend
- geluidsarm op alle snelheden
- wiel bediening achterin zelfstandig
- gewichtbox in staartvlak
- uitstekende zit (ook voor lange mensen)
- super geveerd wiel
- kunstvluchten toegestaan

AVI BENELUX**Bert de Wijs***Benelux importeur van DG*

Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau
tel. +31-13-507.9601
fax +31-13-507.8787
email: avi@baarle.org

motor zwever?
DG-808B
**15m en 18m spanwijdte**

- veruit de lichtste, 335 kg "all in"
 - geweldige klimmer in thermiek
 - absoluut veiligste motorbediening
 - meest automatische motorbediening
 - meeste ervaring met uitklapmotoren
 - vele andere ongeëvenaarde voordelen
- Gezocht:** partners voor aanschaf van een DG-808B motorzwever. Wij krijgen regelmatig klanten, die een DG-808B willen kopen, maar daarbij ook 1 of 2 partner(s) zoeken.

Beknopt overzicht van het thema Pedagogische /didactische vorming

Dit is de tweede keer dat dit thema op de rol heeft gestaan, de totale verwerking van de informatie, verkregen uit de werkgroepen, moet nog gebeuren. Dit is wel gebeurd voor vorig jaar, maar samengevoegd met de informatie van dit jaar wordt het een eindwerkstuk.

De gekozen werkwijze was als volgt, er werden een aantal, soms wel provocerende, stellingen gegeven waarop men dan een reactie kon geven. De totale groepsgrootte liet toe dat er 4 subgroepen gevormd werden die dan zelfstandig aan de slag zijn gegaan. Mijn taak was simpel, indien nodig wat toelichten.

Zoals gezegd, de totale uitkomst is te veel omvattend om als kopij voor de stick aan te bieden, vandaar dat er een wat kernachtige samenvatting van een aantal stellingen gegeven wordt.

Hoe heb jij je eigen instructeursopleiding ervaren?

De antwoorden variëren van zwak tot goed

(Ik denk dat het nu even niet aan mij is om conclusies aan de antwoorden te verbinden).

Waar zie je verbeterpunten voor je eigen functioneren als instructeur?

- Briefing.
- Beter theoretisch materiaal en onderlegd.
- Meer uniformiteit tussen instructeurs van dezelfde club.
- Communicatie tussen de instructeurs verbeteren, vooral binnen de club.
- Beginnende instructeurs missen feedback van ervaren instructeurs.

Hoe zie jij het niveau van de instructeursopleiding, zoals die nu gebeurt?

- Er is een goede clubwerking.
- Voor een klein land; niet slecht!
- Te weinig opvolging, na behalen van kwalificatie.
- Moet meer uniform gebeuren.
- Onvoldoende, niet professioneel genoeg.

- Is het niet beter om een bepaalde centralisatie toe te passen?

Is er in de huidige opleiding genoeg aandacht voor didactiek en pedagogie?

De gegeven meningen gaan van nee tot veel te weinig!

Zou de instructeursopleiding misschien wat professioneler opgezet moeten worden?

- Utopie, is onbetaalbaar.
- Ja, is wel wenselijk.
- Ja, meer uniformiteit is gewenst.
- Als het maar betaalbaar en rendabel is.

Kan iedereen, die dat wenst, instructeur worden?

- Wel op theoretisch vlak.
- Ja, mits positieve instelling.
- Als er maar kwaliteit is.
- Ja, als de motivatie er maar is.

Ad kennes

“En dit jaar ga ik oogsten” (vervolg)

Het weer was wat laat met opbouwen, en pas op de terugweg zouden de condities normaal, maar zeer sterk worden. De Gran Paradis was nog niet wakker, maar bij la Grivola konden we het bakje nog eens volgooien met 3800 m. Verder nu, naar de Valpelline, waar de confluence al stond, maar dan met slechts enkele Fracto-Cu als aanduiding. Hier namen we 4000 m, en gleden langs de altijd majestueuse Matterhorn naar de Dom. Hier steeg een andere ASH-25 zo goed dat we niet twijfelden. 4000 m gaf ons de hoogte om Brig te ronden. We staken daarbij even over naar een mooie Cu aan de noordkant van de Rhonevallei, en die gaf nog erg goed ook. Hier begon nu een mooie straat naar de Furkpass, en het was duidelijk dat we ook dat erg snel konden doen. Daarbij kwam dat dat nog in het gebied voor de wedstrijd zat, dus we moesten kiezen. Naar de Furka, en punten voor de wedstrijd scoren, of onze opgegeven proef doen, we kozen voor het laatste. Snel terug naar de Dom, die ons aan zijn noordkant al met een erg goede bel tot 4000 m verwelkomde. We hadden op onze eerdere 1000-poging de oversteek naar Aosta gemist, en daarbij teveel tijd verloren om het zaakje rond te krijgen, en nu namen we geen risico, mooi rond langs het oosten, en de Theodulpas over, om net ten zuiden wat bij te draaien onder een begin van confluence. Dan konden we vlot weer de Valpelline in, waar we op dezelfde plaats weer een erg goede bel vonden. Luc was bezig met het houden van het tijdschema, en begon nu optimistisch te worden. La Grivola gaf ons al bij het begin een goei naar 4000, waardoor we snel weer de Maurienne inkonden, en nu deed Pente de Charbonnel zijn werk uitstekend, met 4 m ging het naar 4300 m, genoeg om recht naar de Peyre Heraute te gaan. We namen hier 3200 m, en draaiden bij L'Aiguillasse nog even bij om de Col des Terres Blanches te kunnen nemen. Nu begon het er echt op te lijken dat ons tijdschema begon te kloppen, we stoven de Combattants af, en berekenden dat we ondertussen naar een gemiddelde van 105 gegaan waren. Bij la Blanche trok ik even de snelheid eruit, en steeg naar 2500 m. Dat gaf ons direct de helling van de Coupe tegen 220 km/h. Ik nam halverweg de Coupe een erg goede bel niet, rekenende op nog eentje aan het eind, maar die was er niet. Door dan maar naar Beynes, die wel wat gaf, maar we konden er niet voor stoppen. Nu was het goed chemineren of laag aanpakken bij Puimoisson. Het zakte gelukkig nergens veel, en we konden zelfs direct de grote helling van Serre de Montdenier aanpakken en recht naar Aiguines gaan. Nu ging het nog sneller, we waren 15 minuten voor onze schatting aan het kp geraakt, en nu gingen we recht naar

de Coupe, en aan 220 ging het langs de hellingen tot bij Morgon. Hier stook ik door een 4 m bel, toen Luc me wakkerschudde met de vraag of we hier best niet zouden draaien. Natuurlijk kon ik niet hopen dat Guillaume meer dan 4 m zou geven, en hier draaien was logisch, om dan direct aansluiting te vinden bij Lucy. Goed ook dat we dat deden, want de puls bij Lucy was net weg, en we konden zonder tijdsverlies doorgaan via het Voie Royale. Zonder de kritiek van Luc hadden we hier veel tijd kunnen verliezen.

Peyre Heraute gaf niet graag zijn beste bel af, maar na een paar minuutjes zoekwerk hadden we ze dan toch gevonden, en 4200 m gaf ons een voorzichtige oversteek, weer de Maurienne in. We hadden tegenstrijdige berichten gehoord over het weer daar, en ik zag alleen maar lage wolken. Ik had wel een vermoeden dat aan Pente de Charbonnel nog een hoge basis zou staan. Pointe de Ronce zat aan de noordkant goed in de wolken, maar een gaatje aan de zuidhelling liet ons toe een sluipweggetje te nemen dat recht naar de hoge Cu bij Charbonnel leidde. Maar nu kwamen we op 3000 m aan de helling aan, en hier was alles veranderd. De wind was veel meer noord komen te staan, en de helling gaf niets meer dan zeer turbulent en zwak stijgen. Laat op de avond ontwikkelen kleine bergvalleities hun eigen brise, en ik vond dit het gepaste moment om hier eens gebruik van te maken. Diep het kleine dal in dan maar, en inderdaad, op de helling kregen we nu op een klein stukje 1,5 m. Nu was het hard werken, want een 25 sleur je niet zomaar rond in korte bochtjes op een 30 m van de rotsen.

Toen we boven de kam waren was ik kletsnat van het zweet, maar het werd al snel 3 m, en even later schoven we op naar de top, waar we 4 m namen naar 4000 m. Recht naar Bonneval, en terug naar onze bel. Nu geraakten we weer naar Briancon, en bij l'Argentiere kregen we onze welverdiende thuisbrenger, 5 m naar 4300 m. Luc was nu al euforisch naar Jan en alleman aan het GSM-en, en ook onze cafébaas op de Keiheuvel moest het goede nieuws live ontvangen, er werd ook champieter besteld bij de grondploeg. Luc belde naar mijn goede vriend Tim, en toen gaf hij de telefoon door. Plots werd het me allemaal teveel, ik dacht terug aan Gert Huyberckx, mijn beste vriend die me destijds met bergvliegen had doen kennis maken, aan zijn veel te vroege dood, aan alle moeite die ik gedaan had om goed te leren bergvliegen, al die keren dat ik op St-Auban gefrustreerd rondliep omdat anderen vlot schenen te kunnen wat ik niet kon. Ik kreeg plots het gevoel “full circle” te zijn gekomen. Ik moest snotterend de telefoon

aan Luc teruggeven. We moesten op Vinon met minstens 500 m aankomen, dus nog een korte omweg langs de Dormillouse en la Blanche, waar we met 3 m naar 3400 m gingen. Na de overvlucht van het vliegveld kregen we carte blanche voor een vieringszoemer, en dat hebben ze geweten. Na de landing champagne naast de zwever, en dan snel wat eten en naar bed....1010 km aan 120,6 km/h.

Regis Kuntz was in zijn nopjes met de publiciteit die we voor Vinon gemaakt hadden, en de volgende dag kregen we een applaus dat me echt deed blozen, want het bleef maar duren.

De wedstrijd werd uiteindelijk niet veel, want het mooie weer bleef maar duren, en de vermoeidheid sloeg ongenadig toe. De menging van 18-m klasse toestellen met open klassers maakte dat wij 12 % sneller hadden moeten vliegen om gelijk te kunnen blijven. Als je aan 220 langs de hellingen vliegt is 12 % sneller vliegen zelfmoord, en we lieten het dus maar bij een bescheiden vierde plaats.

Uiteindelijk moest het onvermijdelijke gebeuren, en ik moest terug naar huis om te werken. Gelukkig had ik mijn rooster goed kunnen plannen, en het was maar voor 10 dagen. Vico Verstrecken kwam mee terug naar de bergen. Ik had hem eindelijk kunnen verleiden om eens het echte werk en een open klasser te komen proeven. De eerste dag werd me weer duidelijk dat het hier nog steeds niet gedaan was, en we vlogen gemakkelijk Zwitserland in. De volgende dag keek Vico me met grote ogen aan toen ik een vroege start voor 1000 km aankondigde, met een sleep naar Puimoisson. Ik dacht dat twee keer 1000 kort na elkaar goed zou zijn omdat ik weet dat boze tongen altijd beweren “Jaja, hij heeft zijn 1000 gedaan, maar het zal wel superweer geweest zijn, en hij zal wel een serieuze hoop geluk gehad hebben.” We probeerden 1020, en het eerste uur ging als op rails. We hadden een erg goed gemiddelde tot aan de Matterhorn, maar de Rhonevallei was wolkenloos, en de pure thermiek liet wel toe dat we de Grimselpas rondden, maar met een fameus tijdsverlies. We stoven weer het goede weer in, maar verloren veel tijd bij la Grivola. We kwamen in de helling aan terwijl de hele berg vol prachtige Cu stond, maar vonden niets. Met zelfs 300 m hoogteverlies moesten we helemaal terug naar de noordelijke voet, om daar met een meterke 500 m te klimmen. Boven 3200 m vonden we dan overal 5 m....

Bij Planpinet verloor ik weer 10 minuten omdat ik er aan de lage kant aankwam, en eerst wat veiligheidshoogte moest nemen



Eventjes dromen (foto: Joachim Aerts)

om veilig lokaal van St-Crepin te blijven. Het had misschien wel gegaan, maar als je zo begint te vliegen ben je statistisch zeker dat het ooit zal mislopen.

Uiteindelijk braken we af op 870 Km, al voelde ik achteraf weer aan dat het misschien toch gelukt was.

In ieder geval, Regis Kuntz had ons op de voet gevolgd, en had gedurende de dag niet stilgezeten. Hij had de meteo voor de volgende dag tot in de puntjes gevolgd, en een Nimbus 4 geleend, op voorwaarde dat de eigenaar ballast mocht spelen. Regis wilde naar de Furkapass, maar ik besloot het tijdsverlies niet te riskeren, en opteerde voor een herhaling van onze vorige 1010, Regis was snel akkoord.

We startten om 11.30, maar tijdens de sleep was alles doodstil, en we bereidden ons voor op een gevecht bij la Serre de Montdenier. Op 1700 m trok ik net ten zuiden van Puimoisson los, dook op 1500 m over de startlijn, en vloog zo zuinig mogelijk naar de Serre. De helling droeg zwakjes met 80 Cm, maar eenmaal boven de top vond ik snel 2m, en al snel zaten we op 1900 m, genoeg om voorzichtig naar Coupe te gaan. Onderweg vonden we 4 m naar 2500 m, hetgeen ons direct de Cheval Blanc gaf. Regis geraakte moeilijker weg bij de Serre, maar kon nu ook doorkomen. We volgden een matig werkende Combattants, en ik besepte dat we spoedig een keuze moesten maken. Bij Barcelonnette was het weer veel beter, met een lichte onweersneiging en een hoge basis. De dag ervoor waren we langs hier gegaan, en het had ons veel goed gedaan. Bij de sterrenwacht bij Trois Evechées had ik 100 m tekort om veilig over de col te gaan, en ik besloot geen

tijd te verliezen met ze in een zwakke bel te halen. We gingen door langs Dorillouse en Morgon, om op 1900 m aan Guillaume aan te komen. Ik besepte maar al te gauw dat ik een fout gemaakt had, want hier konden we amper de hoogte houden, en ik moest rekening houden met een glijvlucht naar het terras van het vliegveld van Gap, wat een afgang!

Ik probeerde Tete de Colly nog eens, en hoera, een meterke, dat even later een goede bel werd die ons het voie royale op een plateautje gaf. Regis was langs Barcelonnette gegaan, en zat nu 30 km voor, en nog eens 1000 m hoger, een erg dure prijs voor een verkeerde beslissing, maar de vlucht was verre van over, het doel was rondgeraken. Bij Tete d'Amont vonden we een eerste 5 m naar 4200 m, en hiermee geraakten we naar de helling van Pointe de Ronce, waar we een paar 100 m bijnamen, en door vlogen naar Pente de Charbonnel, waar een tweede 5 m ons 4200 gaf. Ik wilde toch Regis wat inhalen, en moest daarvoor mijn tactiek aanpassen. Je moet een ander pad kiezen als je iemand wil inhalen. Als je hem blijft achternavliegen zal je achterstand gemiddeld even groot blijven. Nu kon je goed zien dat Regis evenwaardig was, want we haalden wat in als we een goede bel te pakken kregen, maar verloren weer wat wanneer hij een goei vond. Bij la Grivola vloog ik 3,5 m voorbij in de hoop wat beter te vinden, met als gevolg dat ik even later vloekend een Km moest terugvliegen. In de Valpelline vonden we een knaller naar 4600 m, en ik stooft naar de Dom, waar we in de helling al rechtdoorvliegend stegen. Regis was nu in zicht, 5 km voor ons, maar nog steeds 1000 m hoger. Ik besloot de Dom al vroeg te verlaten en over te steken naar de Fletschorn.

De wolkjes gaven enkel wat verwaaide stoten, en ik besloot over de top te vliegen om wat mee te pakken, maar geen tijd te verliezen. Ik was net overtuigd van een tweede verkeerde keuze toen een 4 m bel ons toch weer omhoog duwde. Regis had al gerond, en zei dat hij naar de Fletschorn ging. Ik gaf hem alle informatie, en zelf gingen we Brig ronden. Nu ging ik naar de Dom, en zo deden we net het omgekeerde bij het ronden van het keerpunt. We zagen wat stof omhoogwaaien op een helling, en wat later zong de vario het lied van de 5 m. We hadden nu Regis tot op 700 m ingehaald. We vlogen terug de Valpelline in, en zagen plots bij de Grand Combin een reusachtige zwartgrijze wolk omhoogkomen op de NO-flank. Na zoveel bosbranden was dat mijn eerste gedacht, maar de kleur leek eerder op een vliegtuigcrash. Regis had het bij het juiste eind toen hij zei dat het waarschijnlijk een gigantische steenlawine moet geweest zijn.

We draaiden niet veel bij in de Valpelline, en bij la Grivola nam ik de les van de vorige dag in gedachten en draaide eerst een paar meter bij alvorens met 6 m naar 4800 m te gaan. De Maurienne was daarmee een stuk dat we gewoon konden oversteken, waarbij de confluence ons hoogteverlies dramatisch beperkte. Bij de Jafferou nam ik nog wat hoogte, kwestie van ook bij Planpinet niet af te gaan, en daarmee geraakten we vlot naar Tete du Peyron, waar een onweersfront ons 6 m in rechte lijn gaf. Vico stond perplex toen ik die 6 m liet liggen om door te stuiven naar het Voie Royale, maar als je aan een helling kan waar je met 150 km/h nog stijgt moet je gaan, want draaiend in 6 m vlieg je toch nog de helft van de tijd de verkeerde kant uit. De weerssituatie was nu echter een groot probleem geworden. Grote onweders hadden de hele Combattants afgeschermd en onder stortregens gezet. In het westen stond een grote Cb met regen boven de Lure, en nu zag het er naar uit dat zelfs naar Vinon vliegen nog maar net zou gaan. Regis probeerde nog recht naar Moustiers te gaan, maar ik had de proef al in vrije afstand veranderd, en vloog via de Jouere en Vaumoise naar een onweersfrontje dat richting Vinon ging. Regis moest tenslotte ook uitwijken, en zo kwamen we op gelijke hoogte bij St-Auban onder het frontje aan. We begonnen op 2100 m te steken, en stegen langzaam terwijl we Vinon voorbij vlogen. Net voorbij Rians was het tijd om terug te gaan, en op de teller stonden nu 670 km. We moesten 170 km van Vinon nog een keerpunt maken, maar in het noorden zag alles zwart. Bij Peruis stond een stevige bui met aan zijn westkant nog een bruikbaar uitzienende basis. De meesten waren nu geland of aan het binnenvliegen, en achteraf hoorden we dat iedereen aan de radio zat, bij het binnenzetten moest de instructeur zelfs vragen slechts één radio aan

te laten, want onze samenwerking galmde door de hangar. We geraakten goed vooruit, en in de regen vonden we dan nog 2 m. Ten noorden van Sisteron stond weer zon op de grond, en Gerard Herbaud meldde ons nog 4500 m basis ten westen van de Ecrins. We gleden de zon in, en Regis wilde een omweg maken langs een mooie Cu bij Montagne d'Aujourd, maar dat was me teveel van een omweg. Uiteindelijk bleek dat de juiste optie geweest te zijn, want even later ontstond daar een mooie straat recht naar de Ecrins. Ik koos echter voor de rechte weg over Malaup, die niet gaf, Mont serieux, die ook al niet meer wilde, en de Colombis, waar we op 2000 m een redelijke bel vonden. Al vroeg gaf deze bel het echter op, en de mooie Cu boven de Colombis gaf niets meer. Door dan maar naar de Bergen, en bij de Piolit hoopte ik op aansluiting. De lucht bleef doods toen we over de Piolit gleden, en de hoogte begon een factor te worden in het lokaal blijven van Gap. Regis vloog door langs een helling, hopende op wat westenwind, en de zon die op de stenen stond. Ik zag echter de Grand Autane staan, midden in een zonbeschenen gebied, en met de perfecte vorm om een bel omhoog te geleiden....3 m. Regis stooft terug toen ik het meldde, maar hij had 3 km te gaan en een gat van 600 m was in een wip ontstaan. Op 3400 m gaf de bel het op, en ik ging door naar de Sirac, waar 4 m ons naar 4600 m duwde. De twee grijzen in onze ASH werden plots een stuk breder. We gleden nu

onder duidelijk vermoede Cu zo ver mogelijk naar het noorden, waarbij onze hoogte maar zeer langzaam afnam. Ik twijfelde even over l'Alpe d'Huez of de Mont Thabor als keerpunt. De Thabor zag er beter uit, en ondanks de regen zag St-Crepin er als reddingsveld nog goed uit. Op 3800 m kregen we 170 km op de gps, en we draaiden terug. Regis voegde zich na een tijdje bij ons, en vloog dus een iets kleinere afstand. Hij wilde terug via de weg die we juist genomen hadden, maar dan hadden we niet over de Ecrins geraakt. Ik zag een plukje wolk omhooggaan bij Roche Bernaude, en we weken samen uit naar het oosten. 3 m was de beloning, en nu kon ons geluk niet meer op. We stegen naar de basis, vlogen tussen twee regenbuien over les Aigneaux, en vonden de thuisbrenger tenslotte boven Aiguille de Cédéra. Regis wilde kalm aan binnenvliegen om Vinon nog wat voorbij te vliegen, en ik vond dat een goed idee, want we waren niet 100 % zeker, en 999 km vliegen is tenslotte maar stom. Op 20 km ten zuiden van Vinon had ik genoeg, en we stoven binnen, terwijl Regis nog wat doorging om zijn tekort goed te maken.

See You telde het voor ons even uit, en kwam op een vrije afstand van 1040 km, met 124 gemiddelde snelheid.

Dit maakte dat ik de eerste twee 1000 km vluchten in thermiek vanuit Vinon gedaan had, en Regis de eerste Franse.

De volgende dag eindigde in een knallend onweer, en een blikseminslag maakte dat in Les Oliviers, het hotel waar Vico logeerde, de hele avond en morgen de sexlijn rechtstreeks op de telefoon zat. De volgende morgen namen heel wat mannen hun koffie met de linkse hand, al kan het toeval geweest zijn. De ochtend daarop was het voor de eerste keer sinds lang een frisse ochtend, met dauw op de zwevers. Er heerste een speciale sfeer in Vinon, want we voelden allemaal aan dat de zomer voorgoed voorbij was.

Dat 1000 Km vliegen in de bergen gemakkelijk is, is juist. Alles moet immers goed gaan als je op een namiddag even 1000 Km gaat vliegen. Wat de zaak wat vertroebelt is het ontegensprekelijke feit dat bergvliegen één van de, zoniet DE moeilijkste disciplines uit de luchtvaart is. Als je de Bergen beheerst, kan je volgens mij elk jaar wel een 1000 in de Bergen vliegen. De volgende probeer ik alleszins met mijn LS-6, want dat hebben ze hier in Vinon ook nog niet gezien. Dat met jaren voorzichtig leren in de Bergen veel te doen is voor mij een absolute zekerheid. We hadden die eerste dag zonder veel moeite 1200 km kunnen vliegen, en ik kijk met ongeduld al uit naar wat ik de volgende jaren kan vliegen.

Word dus misschien vervolgd.

Paul Janssens

CharrOn.Line Zweefvliegen in het informatietijdperk

Op het voorbije Symposium op 7 februari 2004 werd er een overzicht gegeven van wat de CharrOn.Line tijdens het voorbije zweefvliegseizoen 2003 heeft opgebracht en wat nog te verwachten is het komende vliegseizoen. Voor diegenen die er niet bij konden zijn, volgt hier een kort overzicht van de presentatie over de CharrOn.Line. Voor diegenen die er wel waren, een goede herhaling.

De Charron wedstrijd

De meesten onder ons kennen ongetwijfeld de Charron wedstrijd. Het doel van deze wedstrijd is het prestatievliegen binnen de Vlaamse zweefvliegclubs te bevorderen en te waarderen. In de loop der jaren was het reglement van de Charron wedstrijd echter danig ingewikkeld geworden. Daarom heeft de Charron Commissie in 2003 besloten een grote hervorming van het wedstrijdreglement door te voeren en niet in het minst een vereenvoudiging.

Men mag niet vergeten dat de Charron wedstrijd geen wedstrijd is zoals een wereldkampioenschap of nationaal kampioenschap, maar wedstrijd voor iedereen, voor een breed publiek van de beginner tot de ervaren overlandvlieger. Een eenvoudig reglement en een lage drempel om mee te doen, zijn daarom van belang.

De doorbraak van verschillende technologieën – satellietnavigatie via GPS, flight recorders en het internet – heeft er uiteindelijk toe geleid dat de Charron wedstrijd in zijn nieuwe vorm een logische evolutie is, met name een "online decentrale wedstrijd".

Het nieuwe Charron reglement

Het nieuwe Charron wedstrijdreglement is eenvoudig terug te vinden via de website van de Liga van Vlaamse zweefvliegclubs. Ter informatie worden hier de basisprincipes kort overlopen:

- eenvoudige en beknopte regels;
- enkel een IGC-bestand geldt als bewijs van de vlucht;
- er bestaan slechts twee soorten afstandsproeven: de opgegeven proef en de vrije afstand.

Door de mogelijkheden van de flight recorder – ofwel logger – optimaal te benutten, kan een zo correct mogelijke vluchtevaluatie gebeuren. Dit heeft er toe geleid dat op automatische wijze het ontkoppelpunt van de vlucht uit de loggegevens kan worden bepaald, het hoogteverlies tussen start- en finishpunt kan worden berekend en dat de gevloggen afstanden op een zeer nauwkeurige wijze kunnen worden berekend.

CharrOn.Line oftewel COL

Het concept van de CharrOn.Line bestaat uit drie peilers:

- eenvoud en transparantie: de gevloggen proef kan enkel worden bewezen door een geldig IGC-bestand van een logger, er is



Ostend Air College

B/FTO-001

Geïntegreerde opleiding tot lijnpiloot

ATPL (A)

059 314 281

www.o-a-c.be

geen directe controle door een jury meer nodig en de scoreberekening gebeurt door één programma dat voor iedereen hetzelfde is;

- online: de volledige verwerking van de proef gebeurt door een centrale COL-server (computer), de score en de rangschikking zijn onmiddellijk beschikbaar en van elke vlucht zijn de routekaart, het barogram en het IGC-bestand beschikbaar voor iedereen;
- minimaal werk: vooraleer de piloot de proef aanvat, hoeft hij of zij enkel een logger te declareren en na de proef moet enkel het IGC-bestand worden ge-upload naar de COL-server, de rest gebeurt volledig automatisch.

Achter dit knappe systeem zit – wat had je anders gedacht – het vele werk van een klein, maar zeer enthousiast team van zweefvliegpiloten: Mattijs Cuppens, Luc Beerts en Kurt Sermeus. Ieder van hen heeft specifieke taken op zich genomen, om het geheel te doen werken. Vanaf eind 2002 hebben zij aan de CharrOn.Line gewerkt. Op 7 juli 2003 was het eindelijk zover: de CharrOn.Line was 'online'. Sindsdien kon en kan iedereen zijn fel begeerde proeven via internet ingeven. Het COL-team heeft echter niet stilgezeten en heeft daarna nog enkele kleine verbeteringen doorgevoerd aan het evaluatieprogramma en vooral technische bijstand verleend aan piloten en de jury.

De ervaring van het COL-team tot nu toe? Een duidelijk wedstrijdreglement is een absolute noodzaak, onvolkomen gestandaardiseerde loggers geven het COL-team extra werk, de melding en correctie van fouten in de CharrOn.Line loopt nog te stroef en al bij al – wellicht het meest belangrijke van al – ondervinden de deelnemers aan de CharrOn.Line relatief weinig problemen.

De Charron 2003 in cijfers

In totaal hebben in 2003 205 piloten aan de

Charron wedstrijd deelgenomen. Onder hen waren maar liefst 40 junioren. Er werden 1195 vluchten op de CharrOn.Line ingediend - met op 15 augustus 2003 een recordaantal per dag van maar liefst 57 proeven - wat in totaal 230.830 km vrije afstandsvluchten en 71.670 km opgegeven proefvluchten opleverde.

Charron 2004

Het COL-team zit niet stil en heeft heel wat plannen voor het komende vliegseizoen. Een eerste plan voor 2004 is een automatische controle op het IGC-bestand om na te gaan of dit bestand wel authentiek is. Dit zou alle proeven een label 'geldig', 'ongeldig' of 'onzeker' moeten geven. Een tweede plan voor 2004 is een automatische controle van de proef op schendingen van het luchtruim. Proeven die een schending van het luchtruim bevatten, zullen automatisch worden geweerd van de CharrOn.Line. De praktische uitwerking van deze automatische controle zal in nauw overleg met de luchtruimcommissie gebeuren.

En wat buiten Vlaanderen?

Uiteraard zit men in het buitenland ook niet stil als het op wedstrijden aankomt, ook niet wat betreft 'online' wedstrijden. De meest bekende en grootste 'online' wedstrijd is ongetwijfeld de Duitse OLC – Aerokurier Online Contest – die wereldwijd maar liefst 7600 deelnemers kent. Daarnaast zijn er nog de DMSt – Deutsche Meisterschaft im Streckenflug – in Duitsland en La NetCoupe in Frankrijk. Alle hebben ze voor- en nadelen, maar het mag toch worden gezegd dat de CharrOn.Line absoluut niet moet onder doen op vlak van controle van de proeven, veelheid aan informatie die van elke vlucht wordt getoond en niet in het minst ook de eenvoud voor de deelnemers.

Een evaluatie door de Charron deelnemers

Uiteraard moet een systeem dat door velen wordt gebruikt ook wrevel en opluchting veroorzaken. Enkele van de positieve kritieken zijn o.a.:

- geen geknoei meer met papieren;
- de CharrOn.Line is eenvoudig en werkt zelfs vlotter dan de OLC;
- de dagelijkse rangschikking maakt de Charron boeiend, competitief en stimuleert het overlandvliegen;
- iedereen kan de vluchten van iedereen bekijken, waardoor iedereen van elkaars fouten en goede beslissingen kan leren.

Negatieve kritieken zijn er ook, o.a.:

- de termijn van indienen van een proef is voor sommigen te lang, voor anderen te kort;
- proeven zijn niet overdraagbaar naar een andere klasse;
- een niet-gelukte opgegeven proef wordt niet gepenaliseerd;
- de vluchtevaluatie is te streng, er is geen 'grijze' zone meer.

Besluit

Het mag gerust worden gezegd dat de CharrOn.Line een succes was in 2003. Het systeem werkt eenvoudig, de dagelijkse rangschikking maakt de Charron boeiend het hele seizoen door en de vrije afstandsvlucht kent een groot succes. Naast de OLC-wedstrijd in Duitsland is de CharrOn.Line trouwens de enige wedstrijd wereldwijd die volautomatisch werkt.

Om tot het resultaat dat iedereen ondertussen kent te komen, was wel wat meer werk nodig dan oorspronkelijk voorzien, maar "het mag gezien worden".

Johan Franssen
Kurt Sermeus

Bitterwasser

Onvoorstelbaar! In België zijn vlijtige clubleden in koude hangars nu druk bezig met voorbereiding van de zweeftoestellen voor het komende seizoen. Hier in de Nimbus 3DM V5 GAK steek ik op 4000 meter hoogte de zuurstofcanule in mijn neusgaten. HIER: dat is opgestegen vanuit Bitterwasser in Namibië. Om 9 uur vanmorgen luisterden we "relax" bij een royaal buffetontbijt en bij 34.4 ° C naar Jean-Renaud Falin. Tiens, een oud-gekende van Angers, die hier (vrijwillig) met goedkeuring van de Duitse organisatie als Flugleiter mag optreden (in FR-ENG-D, jawel). Via de dagelijkse vroege "temp" vlucht, meteogegevens van Offenbach en andere satellietinfo voorspelde hij de mogelijkheid 5555 m hoogte te halen. Is dit "doorsnee ontbijtmenu"? Het kan, mede dankzij de N-Z convergentielijn in het westen, wanneer de zeebries boven de Namibwoestijn de oostwind van de Kalahari ontmoet. Geen haast voor een prachtige ontdekkingsvliegtocht boven fascinerende, eeuwig bewegende wolvenschaduw op de rode bodem of grillige kronkels van de Hardapdam. Maar is een diamant of een officieel goed gedocumenteerd 1000 km diploma je doel, dan mag je geen tijd verliezen, want de maximum thermiekduur is 8 uur.

De zichtbaarheid tart alle verbeelding, gemakkelijk meer dan 200 km en dan lijkt van de niet uitzonderlijke vlieghoogte tussen 4000 en 5000 m zelfs de hoogste Namibische berg, de Konigstein (2573 m) nog slechts een bergje. Lees je 2000 m op je hoogtemeter, dan heb je zelfs de indruk weldra te moeten landen.

Logies

De Bitterwasser Lodge, zowat 250 km zuidoost van de Namibische hoofdstad



Plaats genoeg om te landen! (foto: Gill Van den Broeck)



Wachtend op thermiek (foto: Gill Van den Broeck)

Windhoek, siert de klassieke Afrikaanse stijl met 22 comfortabele strodaken bungalows met air conditioning, dubbele slaapkamer, badkamer, WC en mogelijkheid tot maken van koffie of thee. Verdere 13 schilderachtige rondavels zijn iets minder comfortabel maar dan ook goedkoper. Drie maanden per jaar – november-december-januari – is het zweefvliegpubliek hier koning. Het vorige seizoen werden 52 vluchten van meer dan 1000 km gerealiseerd door piloten uit acht verschillende landen...en in drie maanden waren er TWEE niet-vliegbare dagen. Gedurende mijn (helaas kort) bezoek vlogen hier Duitse, Zwitserse; Franse, Luxemburgse, Engelse en Amerikaanse (Woody) piloten en telde ik 17 toestellen (15 met motor, slechts 2 zonder) netjes opgesteld tussen de palmbomen. Heerlijk toneel, ook 's nachts met maanlicht en het Zuiderkruis...

Palmenallees (of/en diamantenallees?)

Het begon in 1960 met de eerste diamant: 345 km met een L-Spatz "asseblief" (Afrikaans) maar vanaf 1988 wordt alleen een palm geplant voor een hoogtediamant in de wolken.

Erkende wereldrecords mogen ook...en dan de officiële (driehoek of jojo) 1000 km kampioenen. Prestatie, fierheid...en portemonnaie -250 € moet je ervoor over hebben!

Daarmee betaal je de voorbereiding van de harde leembodem voor de palmpiant en de toekomstige regelmatige waterverzorging, een drink en een lam-barbecue – die vervangt dan het gebruikelijke lekkere avondmenu met uitgebreid koud en warm buffet. Hoeveel lammetjes aan het spit moesten, vraag ik me af bij het zien van die rij, pardon, rijEN, elke boom met een signalisatieplaatje: wie, wanneer, wat. Ik moest me steeds dieper bukken om de plaatjes van de kleinere steeds recentere palmen nog te kunnen lezen.

En je komt liefst herhaald terug...en niet alleen om te zien hoe goed je palm het doet.

Buitenlanding?

De meest toestellen zijn gemotoriseerd: begrijpelijke trend in dit uitgestrekte okerode paradijs in de Kalahariwoestijn. GPS is hier geen overbodige luxe (hoe deden het die pioniers toen?) Een echte buitenlanding KAN een avontuur maar MOET daarom geen catastrofe zijn. Het overkwam een piloot, die bij snel naderend onweer de voorkeur gaf aan een landing op een afgeschreven strip. Geen GSM-dekking! dan

3 km in de regen op stap naar een hut....zonder telefoon, die moest hij met een rammelende pickupwagen 5 km verder gaan zoeken in een supermarkt niet veel groter dan een woonkamer, maar wel met logiesmogelijkheid vlakbij. Twee zwarte arbeiders hielden de nachtwacht bij de zwever en zorgden, waar nodig, voor vrijmaking van de 600 m strip. En jawel, met 24 uur vertraging landde onze vriend terug op Bitterwasser.

Aanbevelingen voor het vliegen

Liefst al iets ervaring met de gecharterde

zwever, instrumenten, GPS, programmatie van de logger, zuurstof, genoeg eten en vooral drinken mee (de lage vochtigheidsgraad geeft weinig dorstgevoel, maar drinken is een MUST met deze droge hitte)

Aanbevelingen voor een perfecte vakantie

Vliegvreugde combineren met interessante safari

Etosha, Swakopmund, Walvis Bay met cape cross (duizenden robben), Keetmanshoop, Fishriver Canyon, Giant Playground, Twijfelfontein, Vingerklip ENZ ENZ

Contact voor praktische gegevens

(prijzen, chartermogelijkheden, vervoer zwevers en piloten, verblijf, vliegtarieven enz) :

Lydia Casper
Kirchfeldstr.14
D745640 Crailsheim

Tel. 00 49 7951 5154
Fax 004979518799

-e-mail : caflug@t-online.de

Gill Van den Broeck

Het hoekje van de boekenvreter

Winter bij ons, volle zomer in het zuidelijke halfrond, dat is het seizoen om naar Namibië af te zakken. Daar zijn er ondertussen twee vliegvelden waar gastzwevers welkom zijn. Het oudste en meest bekende is de Bitterwasser Farm, een oase aan de rand van een uitgedroogd meer dat als start- en landingsbaan dient. Hoe het zweefvliegcentrum ontstond, wordt uitvoerig beschreven door de ontwikkelaar zelf, Peter-Jürgen Kayssler, onder de titel **Das Segelfliegerparadies Bitterwasser** (uitgever Dr. Dieter Nordholz, Bad Zwischenahn, 2de uitgave 2003, 17 x 24 cm, 132 p.)

Kort voor zijn overlijden pende Kayssler zijn herinneringen neer. Hoe hij in 1934 als tienjarige de farm leerde kennen die toen eigendom was van zijn tante en waar schapen geteeld werden. Hoe hij met zijn vrouw Brigitte in 1955 de farm in pacht nam. Hoe de toenemende droogte hem aanzette tot pogingen om regen te veroorzaken door wolken te bestrooien met zilverjodide. Hoe op 25 oktober 1960 voor de eerste maal een zweefvliegtuig, een L-Spatz, in auto-sleepstart opsteeg van op de "pan".

Al eind jaren twintig werd er gezweefd in het Duitse Namibië, meer bepaald te Swakopmund, Windhoek en Lüderitzbucht. In de jaren net voor WOII behaalde Kayssler te Swakopmund de A en B brevetten. Tijdens de oorlog werd hij in Duitsland als transportzweefvlieger opgeleid. Toen in 1960 de eerste zweefvliegtuigen op de farm verschenen, was hij snel geënthousiasmeerd door de prestaties die er zelfs met eenvoudige toestellen te vliegen waren.

In 1961 werd er een heus zweefvliegekamp ingericht. En in 1963 werden de eerste 500-km vluchten uitgevoerd, met een Spatz en een Ka-7! Van daar zou de reputatie van de "diamantenfarm" blijven groeien. En al snel was de traditie geboren om bij geslaagde diamantvluchten een palmboom te planten. Later kwam er een nieuwe rij palmbomen voor 1 000-km vluchten.

Kayssler bleef het zweefvliegcentrum leiden tot de dood van zijn vrouw in 1994. Toen verkocht hij de zaak, maar bleef zich steeds voor de ontwikkeling ervan interesseren. Hij overleed in 1999, nadat hij de proefdruk van zijn boek had kunnen inzien.

Iedereen kent wellicht het tijdschrift "National Geographic", vooral sinds de "National Geographic Channel" op de kabel te zien is. Enkele jaren terug bracht de uitgever de ganse historische verzameling van het tijdschrift uit op CD-rom. Een mooie kans om de zweefvliegartikels op te zoeken, die in de loop der jaren verschenen zijn. Het werd een project van lange adem: eerst in de documentatie zoeken wanneer er iets gepubliceerd werd, want de duizenden bladzijden bekijken die in meer dan 100 jaren gedrukt werden, was onbegonnen werk. Uiteindelijk vond de boekenvreter 5 teksten over zweefvliegen, plus één waarbij het vermeld werd.

Het oudste artikel dateert van juni 1929: **On the wings of the wind** is gewijd aan het zweefvliegen in Duitsland. 30 bladzijden met veel historische z/w foto's bieden een goed overzicht van de toenmalige status questionis. Interessante statistiek: in 1928 - dus ruim voor de nazi's de macht grepen - waren er 3 000 schooljongens (en -meisjes) die een zweefvliegopleiding volgden!

Negen jaar later is het zweefvliegen ook in de VS doorgedrongen, en in juli 1938 verschijnt **Men-birds soar on boiling air**, waar de stand van zaken nog eens wordt doorgenomen. In deze 18 goed geïllustreerde bladzijden vernemen we o.a. dat Rastorgoueff in de Sovjetunie het afstandsrecord op 405 mijl geplaatst had, terwijl de Duitsers Schmidt en Dittmar respectievelijk de duur- en hoogterecords hielden met 36 uur 35' en 14 190 voet. Bekende Amerikaanse namen uit die periode werden aan het woord gelaten: Lew Barringer, Richard du Pont, Chet Decker...

Dan komt WOII, en het zweefvliegen krijgt een militaire rol toebedeeld. In augustus 1944 verschijnt **Gliders - Silent Weapons of the Sky**. De 12 pagina's beschrijven het "zweefvliegwapen" in het licht van de landingen in Sicilië, Birma en Normandië. Wist je dat de Waco CG-4A meer dan 7 000 wijzigingen onderging tijdens zijn carrière? En dat er in juli 1943 een Waco over de Atlantische oceaan werd gesleept door een C-47? En dat de schaarste aan nylonkousen tijdens die periode te wijten was aan de fabricage van sleeptouwen (1 sleeptouw van 350 voet = 1 620 paar nylonkousen)?

Deze tekst wordt in hetzelfde nummer voorafgegaan door **The Aerial Invasion of Burma**, een artikel over een aanval waar de transportzwevers een doorslaggevende rol gespeeld hebben. (Als je ooit de film **Objective Burma** op de buis ziet, neem dan zeker het laatste kwartier op: de beelden werden gedraaid tijdens echte militaire oefeningen met transportzwevers, inclusief de finale opsleep.)

In januari 1967 is er dan opnieuw een uitvoerige bijdrage over sportzweefvliegen: **Sailors of the Sky**. Het vermelden waard: de auteur van deze 25 bladzijden pakte de zaak grondig aan door zelf een zweefvliegcursus te volgen tot en met het D-brevet! De eerste glasvezeltoestellen en motorzwevers met inklapbare motor verschijnen in beeld.

Tenslotte verschijnt er in maart 1978 een korte bijdrage (9 blz) over **The thousand mile glide**, het wereldrecord waarmee Karl Streidieck voor de eerste maal de 1 600 km-grens overschreed met een vlucht die grotendeels in hellingstijgwind langs de Alleghenies werd uitgevoerd.

Toffe documenten, alleen maar jammer dat het gekozen jpg-formaat weliswaar aanvaardbare beeldkwaliteit levert voor de foto's, maar de tekst moeilijker leesbaar maakt.

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegtuignieuws

DG Flugzeugbau

Op 3 februari jl. heeft de turboversie van de DG-1000 voor het eerst het luchtruim gekozen. Het bijzondere aan de aandrijving is dat de motor beschikt over een startmotor, zodat het niet nodig is aan te duiken om de aandrijving in gang te zetten door het windmoleneffect van de schroef, zoals bij de meeste andere thuisbrengers. Deze mogelijkheid blijft echter bestaan, ten voordele van een maximale bedrijfszekerheid



De DG-1000T (bedrijfsfoto)

LS

Onze vorige rubriek was nog niet verschenen, toen plots de situatie voor het failliete LS volledig omsloeg. Op de site van de vermeende overnemer DG Flugzeugbau verscheen een bericht over een tweede overnemer (in feite een groepering van personen - 3, 4 of 10 afhankelijk van de bron - waarbij de namen Walter Eisele, Axel Reich en Bernd Gauger vermeld werden) die nu de voorkeur van de curator zou genieten en zelfs een schriftelijk contract zou gekregen hebben, ondanks vroegere (mondelinge) afspraken tussen de curator en DG enerzijds, en een schriftelijk akkoord tussen LS en DG anderzijds. Daarmee zit de ganse zaak in het

slop, want DG bezit weliswaar de mallen en de bestaande wisselstukken van LS, maar is niet zeker uiteindelijk gelijk te halen voor de rechter. Toch werd een eerste rechtszaak, aangespannen door de curator tegen DG om de mallen enz. te recupereren, in het voordeel van DG beslecht. Ondertussen kunnen vele wisselstukken via DG bekomen worden, maar als er fabricage bij te pas komt, is de situatie niet zo duidelijk. Tot nu toe komen alle informatie over deze jammerlijke zaak van DG, de andere partijen blijven zeer discreet. Het bovenstaande moet dan ook met de nodige voorzichtigheid genomen worden. Wait and see!

Scaled Composites

Dit bedrijf, beter gekend onder de naam van zijn bezieler Burt Rutan, heeft een fantastische "motorzwever" in de testfase: de Space Ship One is een driezitter die als eerste privé-toestel passagiers in de ruimte zou moeten brengen. Het tuig wordt op starthoogte (50 000 ft) gebracht onder het speciaal ontworpen White Knight draagvliegtuig, dan wordt het gelost, ontsteekt een hybride raketmotor en stijgt tot een hoogte van 100 km, en komt tenslotte terug naar de aarde als een zweefvliegtuig. Maar dan wel een heel snelle! Met 15 seconden motortijd behaalde Space Ship One tijdens een proefvlucht Mach 1,2 in een 60° klim, en klom daarna door tot 68 000 voet. Jammer genoeg begaf het landingsgestel het bij het neerkomen, zodat het toestel licht beschadigd werd, zonder kleerscheuren evenwel voor testpiloot Brian Binnie.

Schempp-Hirth

Na de ondertussen verholpen problemen met de liggerlijmingen van de Duo-

Discussen die bij SHVL gebouwd waren, heeft SH ook liggers gecheckt uit eigen productie, zonder gebreken te ontdekken. Bij een controle op vraag van een klant heeft een reparatiebedrijf echter een paar kleine fouten gevonden in de buitenvleugel van een exemplaar. Hoewel SH er van uit gaat dat het hier om een alleenstaand geval handelt zonder verband met de vorige, werd er toch een verplicht nazicht met videocamera bevolen voor de Duo-Discussen sn. 1 - 164 die niet door de vorige controles betroffen waren. SH heeft de eigenaars gewaarschuwd en de controle kan nog voor seizoenbegin uitgevoerd worden (verplicht vóór 30 april 2004).

Schleicher

De thuisbrengerversie van de ASW28-18 heeft op 2 december '03 een eerste vlucht gemaakt, met Uli Kremer aan de knuppel. De ASW28-18E wordt aangedreven door een Solo-2350 tweetakt met een tweeblad-schroef. Uitklappen, starten, stoppen en inklappen van de motor gebeuren via één enkele hendel links van het instrumentenbord. Ondertussen lopen ook de proefvluchten van de pure zweefvliegversie onverminderd door.



De ASW28-18E (bedrijfsfoto)

Stéphane Vander Veken

Meteo-Belgocontrol en het zweefvliegen in België

Hans Plets, werkzaam bij Meteo-Belgocontrol, beloofde vorig jaar op het Symposium van de Liga een verbeterde en volledig op het Belgische zweefvliegen afgestemde communicatie van zijn diensten met zweefvliëgend Vlaanderen en Wallonië.

En hij heeft woord gehouden. Op 22/11/2003 vond een eerste verkennende vergadering plaats waar vertegenwoordigers van vele, zoiets niet alle clubs, aanwezig waren. De oogst was zeer vruchtbaar en Hans kwam met zijn geëngageerd team tot de vaststelling dat de zweefvliegers een geïnteresseerd en veel-eisend publiek zijn. De grote specificiteit van de verlangde gegevens stelt hen voor een


heuse uitdaging. Wij, zweefvliegers, zijn niet snel tevreden.

De vele verzoeken en suggesties van onze piloten werden ernstig onderzocht en men kon reeds een aantal belangrijke verbeteringen ten aanzien van de reeds bestaande dienst meegeven. De winterstop wordt ingekort en de glider flying bulletin wordt geactiveerd vanaf 01 maart, dat is bijna een maand vroeger dan voorheen. Een zeer grote inspanning wordt geleverd door de publicatie elke dag klaar te hebben rond 08.00 uur 's ochtends (lokale tijd). Hierdoor wordt het voor eenieder mogelijk tijdig voorbereidingen te treffen voor grote vluchten.

Dit vroege uur stelt tevens de aanvragers van de G1, G2 en G5 in staat de tijd te nemen om een goed gefundeerde beslissing te nemen.

Eén der concrete verzuchtingen was het publiceren van de zweefvliegmeteo via teletekst van de VRT. Teletekst wordt als een gebruiksvriendelijk en alomtconsulterbaar medium beschouwd. Vandaar dat op een volgende workshop zou worden uitgewerkt hoe deze teletekstpagina's er moeten gaan uitzien.

Op 19/02/2004 vond een tweede werkvergadering plaats waarop in detail werd uitgewerkt welke inhoud de teletekst bericht-



PILOT SHOP

Jeppesen Data Link
Mr. Surface Ox Prog (SR-FL240)

OPENINGSUREN van de SHOP
dinsdag t/m vrijdag van 14:00 tot 18:00 uur
zaterdag van 12:00 tot 16:00 uur
zondag en maandag gesloten

**GPS
Kaarten
Headsets
(Studie-)boeken
Airplane models
Pilot-accessoires
Flight simulation
PDA Aviation solutions
Receivers - Transceivers**

Luchthavenlei 1 • Bus 72 – B-2100 Deurne Airport
Tel.: 03/285.66.56 • Fax: 03/285.66.57

Email: ttpilotshop@skynet.be
Web: www.ttpilotshop.com

geving moet hebben. De vele wensen die de afgevaardigden van het zweefvliegen formuleerden werden zorgvuldig aanhoord. Maar de ruimte op teletekst is beperkt en dus er zal nog moeten bekeken worden wat echt kan.

In het begin van dit seizoen is voor de mensen van de Meteodienst een initiatiedag

zweefvliegen gepland. Keiheuvel ontvangt de Nederlandstaligen en de Franstaligen gaan naar Temploux. Zij zullen er de briefings, in piste brengen, grondactiviteiten en het vliegen zelf actief meemaken. We danken hen voor deze belangstelling en hopen dat ze, zoals wij ooit zelf, gebeten worden door het vliegvirus.

Al bij al ziet deze samenwerking er veelbelovend uit en eindelijk zullen we niet meer over de grenzen moeten kijken om te weten welk weer het hier bij ons wordt.

We houden u van de verdere ontwikkelingen op de hoogte.

Voor de liga-afvaardiging, Eddy De Coninck

Verslag symposium 2004

Tijdens het symposium van de Liga op 7 februari 2004 mochten we weeral een aantal interessante mensen en onderwerpen aanschouwen. De meeste van die onderwerpen komen uitgebreid in aparte verslagen aan bod in dit Ligablad. Ik beperk mij hier dus tot het weergeven van wat er allemaal op ons programma stond.

9.00 uur. Een tasje koffie kan er 's morgens altijd wel in. Onze secretaris en zijn getrouwen registreerden de aanwezigen. Daarna was er tijd voor de **jaarvergadering van instructeurs en hulpinstructeurs**.

Luc Vandebecq zorgt er voor dat we permanent op de hoogte blijven van de laatste berichten inzake luchtruim.

9.35 uur. Stan Taeymans gaf een overzicht van de **incident- en accidentmeldingen 2003**.

10.00 uur. Net zoals vorig jaar werd er geopteerd voor een indeling in werkgroepen om de deelnemers zo veel mogelijk inspraak te geven. Vier verschillende onderwerpen kwamen aan bod:

1. **sleep- en lierprocedures** door J. Gielen (ACK)
2. **werking en organisatie** door R. De Brie (KACB)
3. **theoretische en didactische vorming** door A. Kennes (KAC)
4. **training overlandvliegen** door D. De Winter (VZP)

12.00 uur. Rapportering vanuit elke werkgroep.

12.30 uur. Lunchpauze: een lekker kippetje.

14.00 uur. Tot ieders verbazing was het niet Jan Speetjens, die het woord nam. Guy Van Pee verving de voorzitter tijdens de **algemene vergadering**. Hij verwelkomde ons en gaf ons een kort overzichtje van het voorbije vliegseizoen.

14.05 uur. De **milieuproblematiek** is niet meer weg te denken in het zweefvliegmilieu. We zijn verplicht om permanent op de hoogte blijven van de wetgeving terzake, zodat we onaangename verassingingen in de toekomst kunnen vermijden. Vincent Martens (KAZM) gaf ons een woordje uitleg.

14.30 uur. Kurt Sermeus (DAC) wou even terugblikken op de realisatie en de verwerking van het programma CharrOn.Line. Algemeen mag worden gesteld dat de **charr.online** reeds vanaf zijn invoering een enorm succes is gebleken. Een van de voornaamste doelstellingen was dat de charon-competitie toegankelijker zou worden door een eenvoudiger reglement. Ook het verhoogde competitieaspect, namelijk dat men tijdens het lopende seizoen zijn prestaties kan vergelijken met de andere zwevers, viel bij velen in de smaak. De indieningsperiode van één maand lijkt een goed compromis te zijn. Conclusie: niets dan lof en

een welgemeende "chapeau" voor de drie bezielers Kurt Sermeus, Luc Beerts en Mattijs Cuppens.

15.00 uur. Bert Schmelzer (de zoon) gaf ons een sfeerbeeld van het **WK voor junioren 2003** te Nitra, aan de hand van een mooie diareeks.

15.15 uur. Misschien stond hij niet op de affiche, maar hij was er wel. Mattijs Cuppens (WOUW) toonde ons de **vernieuwde website** www.lvzc.be. De site werd opgesmukt qua lay-out. Ook het forum kreeg een andere vorm. Voortaan dien je je te registreren vooraleer toegang te krijgen tot het forum.

Uiteraard is er een rubriek voorzien voor de CharrOn.Line. Handige downloads van formulieren kan je vinden bij de afdeling secretariaat.

16.00 uur. Na een korte pauze kreeg Jacques Noel (chef pilote La Motte) het woord om een voordracht te geven over **veiligheid tijdens het bergvliegen**. Aan de hand van concrete voorbeelden toonde hij aan dat bergvliegen toch wel specifieke gevaren inhoudt. Het is de kunst om te anticiperen op mogelijke problemen die zich tijdens de vlucht kunnen voordoen. Op een bepaald moment vergeleek hij de bergen met een wild dier: zorg dat je de pels altijd in de juiste richting aait, zoniet keert het beest zich tegen je.

17.10 uur. Tijd voor de jaarlijkse uitreiking van de **FAI-brevetten en KBAC-bevoegdheidsattesten**.

17.15 uur. Eddy De Coninck kon terugblikken op een goed vliegseizoen en er werden dan ook enkele prachtprestaties in de verf gezet aangaande de **Charronbeker**. Ook onze jongeren hebben uitstekend gescoord. De beker Gaston Peeters werd uitgereikt door de zonen van Gaston, die zich speciaal voor deze gelegenheid hadden vrijgemaakt.

17.45 uur. Ivo Lens huldigde de drie laureaten van de **fotowedstrijd**.

18.00 uur. Na afsluiting door de interim-voorzitter werden we getrakteerd op een drankje en bleven we nog even plakken aan de toog in Oostmalle.

Ivo Lens

NB : elders in ons Ligablad kun je artikels vinden die nader ingaan op bepaalde items van ons symposium.



Ook wintervliegen heeft zijn charmes (foto: Sven Abels)

Vreemdgaan in Brasschaat

Verslag juniorenweekend in Brasschaat

Overgenomen uit: 'De Stick' clubblad KAC

Niet alles begon met god. Het juniorenweekend zweefvliegen op EBBT begon op het Ligaforum. Een dikke 1,5 week vóór aanvang las ik een aankondiging van vier enthousiaste jonge zweefvliegers uit Brasschaat. Het zou een geslaagde dag worden, waaraan ik met veel plezier op terug zie.

Hun idee was om samen met andere jongeren die het zweefvliegen nauw aan het hart ligt, een weekend samen te zijn en natuurlijk te VLIEGEN. Stilaan kwam er op het forum een dialoog op gang, vooral tussen de jeugd van Weelde en die van Brasschaat.

Nog maar eens een reden om af en toe het Ligaforum te checken. Nadat ik bij onze jeugd had gepolst wie dit weekend wel zag zitten, bleek dat er meerdere interesse hadden. Maar spijtig genoeg hadden er maar drie tijd n.l. Jeff, Evy en ik. Zo gezegd zo gedaan, we schreven ons in.

Veel gestoef over ons nieuwe clubhuis

Het was spijtig was dat wij alle drie zowel vrijdagavond als zaterdagavond niet gingen. Het hele weekend liep namelijk van vrijdagavond, beginnend met eten en eindigend met een mini fuif, over zaterdag, waar er eerst uitgeslapen werd en daarna gevlogen, om te eindigen met een BBQ en gezellig keuvelen aan de bar, tot zondagochtend. Dit mocht de leut niet be-

derven en vrij fris stonden we alle 3 zaterdag om 11 uur in het clubhuis van EBBT, afdeling zweefvliegen. Hun clubhuis ademde een beetje de sfeer uit van ons oud clubhuis. Over ons nieuwe clubhuis zou later nog veel gestoefd worden. Eerst leek het zweefvliegen een beetje in het water te vallen door het



Blanik van Aero Club Brasschaat

weer. Gelukkig kwamen op tijd enkele opklaringen opzetten, enkel de strakke wind bleef.

Minder soepel dan in Weelde

In een mum van tijd stonden enthousiaste zweefvliegpijloten de lokale bakken te inspecteren en te vergelijken met wat ze op de thuishaven hadden, om er daarna met zijn allen enkele buiten te zetten. Door toch wel geringere plaats tov de KAC zijn ze op de Aero Club Brasschaat genoodzaakt de zwevers met hun hoofdwielen op een draagberrie met zwenkwieken te zetten om zo elk stukje hangar te benutten. Dit was een van de vele kleine verschillen met onze club, maar iedereen was het erover eens dat alles er in het algemeen overal een beetje hetzelfde aan toe gaat. Nog een verschil was dat zij op een nog steeds militair actief vliegveld vliegen. Dit maakt dat zij alleen in het weekend op hun geliefde veld mogen en dat de toegang minder soepel is dan bij ons (zo is Jeff tegengehouden door een militair met hond). Wegens de aanwezigheid van een helikopterafdeling van de luchtmacht, die soms autorotatie-oefeningen uitvoeren, is het niet toegestaan om overal over het grasveld te lopen.

Nadat alle bakken buiten stonden en van hun karretje waren ontdaan, vertrok de colonne naar de startplaats, en dit niet achter auto's van de leden, maar achter auto-wrakken van de club. Deze auto's, uitgerust met zenders, worden gebruikt om de zwevers te gaan halen op de landingsplaats die enige afstand verwijderd is van de startplaats. Evy, die zoals sommige weten een zwak voor auto's heeft, en niet wist dat de auto's zenders hadden, had zich ontpopt tot de nieuwe ophaalploeg en kreeg plots tot haar verbazing te horen: "Audi 80 kan je die zwever gaan halen" en zij dacht verbaasd: straf ik zit in een Audi 80?

Vluchtgegevens rechtstreeks in PC

Het vliegen kwam eindelijk in zicht. De lier-auto begaf zich naar de andere kant van de



De deelnemers aan het juniorenweekend staan klaar voor een vlucht met de Janus

piste die volledig tussen bossen ligt en de pistewagen schoof zijn dak volledig open!! De KACB beschikt immers over een zeer fijn afgewerkte pistewagen. De pisteoversten zitten achter een soort bureau op 2 meter hoogte met hun hoofden uit het dak van de camionette. Deze bevat speciale opbergvakken voor parachutten en tuinzetels. Een deftig uitgeruste wagen is voor hen wel meer nodig dan voor ons vermits ze lieren. Het is immers de taak van de pisteoverste om het lichtsein te geven aan de lierman alsook het radiocontact met hem te onderhouden over het type zwever aan de kabel. Alle gegevens worden er rechtstreeks in de computer ingevoerd in plaats van eerst op papier.

Voor het onze beurt was, stonden we wat te praten met de lokale zweefvliegers en de eerste complimenten liepen binnen. "Van waar zijn jullie?". "Van Weelde.". "Aah jullie hebben wel een heel knap clubhuis hé, echt straf dat jullie dat voor elkaar hebben gekregen". En daar bleef het niet bij. Toen ik plaats nam in hun Janus (het klopt inderdaad wat ze erover zeggen: het vliegt zeer goed), zei de "bestuurder": "naar het schijnt hebben jullie wel een zeer knap clubhuis. Ik heb het zelf nog niet gezien maar naar het schijnt is het de moeite!". En dit verhaal deed zich nog enkele keren voor, zodat je je zelfs begon af te vragen wanneer ze nu eens zouden zeggen: "aah die van Weelde, de mannen die heel goed kunnen vliegen."

Veld volledig omringd door bossen

Het lieren was voor de meesten onder ons toch wel iets anders en begon nu echt dichtbij de komen. Het enige wat nog roet in het eten kon goeien, was de heel duidelijke loodrechte crosswind van 16 knopen!! Het ging toch door en voor ik het wist bevond de Janus zich een kleine 400 meter boven EBBT. Wat direct opviel was de volledige omringing van het vliegveld door bossen en dit in een straal van enkele kilometers. Hetgeen ons soms wel eens voorvalt en leuk is om aan een passagier te laten zien, zijn de koeltorens van Doel, maar dat is daar de normaalste zaak van de wereld. Ook de haven, de Kalmthoutse heide, 't Stad, en de militaire hangars waren niet veraf. Zoals enigszins te verwachten was voor de tijd van het jaar, stonden we na een 6-tal minuten beneden. Het landen was, buiten de toch wel zeer duidelijke crosswind (de zwevers na mij lande gewoon 90° op onze landingsrichting, wat gaat door het vierkante grasveld voor de betonnen landingsbaan), ook wel iets spectaculairder vermits hoe je ook land je steeds maar enkele meters over de boomtoppen scheerde, en het zijn echt maar enkele meters.

Na kennis gemaakt te hebben met de leuke vliegeigenschappen van de Janus, heb ik



De KACB beschikt over een goed ingerichte pistewagen met schuifdak

dan ook nog maar een vluchtje gemaakt met de volledig aluminium Blanik. Tussen de vluchten stonden alle jongeren met elkaar te praten. Naast de lokale jongeren en wij waren er ook een 5-tal van Diest en 2 van Tienen. Vrijdag 's avonds waren ook nog de gebroeders Schmelzer een kijkje komen nemen.

Prestaties KAC ver bekend

Wat mij na een tijdje opviel was dat de junioren van Diest veel professionals onder hun jeugd hadden. 2 broers waren piloot op grote bakken zoals Boeing (weliswaar spijtig genoeg zonder job) en een derde, die Weelde nog goed kende van zijn tijd bij de kadetten, was solo op Alpha Jet, maar mocht spijtig genoeg niet verder gaan.

Ondertussen had iedereen het goed koud van het stilstaan in de strakke wind en werd er beslist, nadat iedereen een lierstart had genomen, alles terug binnen te zetten. In het clubhuis nog even de vluchten in mijn vliegboekje opgeschreven en stilaan ons aan het klaar maken om te vertrekken richting huis. Kinder hoorden we ook nog wel dat een enkele club nogal afstandelijk tegenover het voorstel stond. Het aantal opgedaagde junioren was misschien ook aan de lage kant, maar beter enkele gemotiveerden dan een hoop minder enthousiastelingen. Hopelijk kent de volgende editie, waar ook, iets meer respons.

Op het forum bleek achteraf dat iedereen die had deelgenomen het een zeer geslaagd initiatief vond. Hopelijk kent dit initiatief navolging in andere clubs. Nu weten we tenminste hoe EBBT er vanuit de lucht uitziet, en dit kan altijd handig zijn moest je eens overland in de buurt in nood zijn. Ook het vliegen met andere toestellen en in een iets ander systeem was verrijkend. Kennis maken met het gezicht achter enkele namen in de Charron jeugddivisie was fijn (twee broers, eerste jaar overland, 3de en 4de plaats clubklasse, 1000km waaronder hun eerste 300 FAI driehoek, meerdere vluchten van meer dan 150 km met Ka8). Alhoewel ik niet zo veel heb meegeholpen aan ons clubhuis voelde ik enige trots toen ik hoorde dat de prestatie van de KAC in het zweefvliegwereldje ver bekend is.

Dit in het kort van mijn belevenissen, maar hoe meer ik ingeburgerd geraak in het zweefvliegen, hoe meer ik er naar snak om te vliegen en alles er rond mee te pikken. Nu

sta ik net scherp, voor overland en dergelijke, maar staat spijtig genoeg de winter voor de deur. Ik begrijp meer en meer dat je makkelijk 30 jaar zoet kan zijn in deze fan-

tastische sport en elk jaar dingen bijleert en ontdekt.

Dries Van Gestel

Renovatie Slingsby

Artikel overgenomen uit: 'De Stick, clubblad KAC

Koen Van Rooy, Guy Lauwers en Jos Van Loon hebben de afgelopen maanden keihard gewerkt aan de renovatie van een Slingsby T.31 Kirby Cadet TX Mk. 3. Als U dit leest is hij zo goed als klaar. Toch wilde de redactie graag weten wat hun drijfveer was om zoveel tijd en energie in deze oldtimer te steken.

De Slingsby is een oldtimer waarvan het ontwerp al vóór de tweede wereldoorlog is ontstaan. Het was de Slingsby Tutot T8 eenzitter. Maar de British Gliding Assosiation had behoefte aan een goedkoop opleidingsstoel. Men nam de T8, verlengde de romp voor een tweede zitplaats en de T31 was geboren. Na een aantal proefvluchten kwam de Slingsby in 1951 in productie. Hij kreeg de naam 'Tandem Tutor' mee. In totaal zijn er meer dan 200 gebouwd, waarvan er nog maar enkele vliegende exemplaren over zijn. De redactie ging dus op onderzoek en belande bij Koen Van Rooy voor een aantal vragen.

Vorig jaar was er in de KAC de gelegenheid om met een luchtwaardige T31b te vliegen. In totaal zijn er in Weelde +/- Go starts mee gemaakt. En het viel me op dat jij misschien wel 30 starts voor je rekening hebt genomen als instructeur. Is toen de passie voor het toestel ontstaan?

Niet alleen ik maar ook Guy werd toen al warm gemaakt. Toen dat toestel in Weelde stond hebben we aan die vluchten veel plezier beleefd."

Maar dat lijkt me niet de enige reden zijn. Waarom knappen jullie nou net dit toestel op? Koen is daar heel resoluut in. "Om de geschiedenis vliegende te houden. Het is een passie van mij. Als deze toestellen er niet waren geweest stonden we niet waar we nu staan, het is een stuk van de evolutie. Maar er is nog een reden. Het toestel is geheel van hout gemaakt en zit prachtig in elkaar. Het ziet er gewoon te mooi uit om verloren te laten gaan. En verder willen we alle drie wat meer ervaring opdoen met repareren en renoveren van houten toestellen."

Ervaring opdoen voor nog meer renovaties? "Als het aan mij ligt wel. Deze Slingsby is de T31, maar als ik nog eens aanloop tegen een T8 (deze is reeds gearriveerd) of een T21 dan weet ik het nog niet."

Waar heb je dit toestel gevonden?

"Tijdens een drinkavond, ik denk ter ere van de verloren weddenschappen, zaten we

in de kantine en Paul Van den Borne wist ons te vertellen dat iemand van de cadetten, die toevallig ook aanwezig was, nog zo'n ding had liggen.

Die bleek acht jaar geleden al begonnen te zijn met de restauratie van het toestel maar hij is nooit afgeraakt.

Na wat afspraken over de prijs en zo hebben we dat ding met drie man gekocht. In eerste instantie waren dat Guy Lauwers, Herman Peeraer en ik. Maar Herman moest al snel verstek laten gaan wegens tijdgebrek. Maar na wat overleg met enkele clubleden toonde Jos Van Loon interesse om mee te doen. En daar zijn we heel blij mee. Want ook Jos heeft er intussen heel wat uurtjes ingestoken."

Je vertelt dat het toestel al gedeeltelijk gerenoveerd was. Toch heb je het toestel in zijn geheel moeten strippen.

"Dat klopt. Alles was al wel opnieuw bespannen met linnen maar veel te strak. Niet alleen de achterlijsten stonden krom, maar zelfs de rug van de romp! Ook zijn met het transport van Marke (vlak bij Kortrijk) naar Weelde nog twee ribben gesneuveld. We moesten gewoon van voor af aan beginnen."

Waar hebben jullie de ervaring van houtbewerking opgedaan?

"Dat is een verhaal apart. Onze mentor, die liever op de achtergrond blijft, leerde ons in eerste instantie al enkele knepen van het vak, dit was mooi in theorie, maar erg vlotten deed het nog niet. Toen hebben Guy en ik twee weekenden op rij, de camper gepakt en zijn met de hele handel naar een zijn werkplaats gereden. Daar hadden we al het nodige gereedschap en daar was natuurlijk ook onze mentor aanwezig. We zijn daar doorgegaan met repareren van het houtwerk van de vleugels.

Die weekendjes bij hem waren nog erger als een strafkamp! Dagen van 06.00 h 's mor-



De 3 eigenaren van het toestel.
V.l.n.r. Jos Van Loon, Guy Lauwers en Koen Van Rooy.

gens tot 23.00h of 01.00h 's nachts waren daar heel gewoon, en dan hebben we het niet over pinten pakken maar over werken onder toezicht van een strenge blik. Want hij bleef er gewoon bij en sliep zelfs in de werkplaats. We hebben ook ontdekt dat hij goed voor eten kon zorgen, maar zijn vrouw nog veel beter. Hij is een meester met veel geduld waarvan we veel hebben geleerd."

Daarna zijn jullie in Weelde weer doorgaan?

Ja, maar wel onder begeleiding van onze mentor. In de weekenden gaf hij ons de opdrachten wat we de komende week moesten doen. Het was elke avond van 19.00 tot 23.00 uur werken met 2 of 3 man sterk. Het ging zo goed dat we na 2 dagen al belden dat we klaar waren. We kregen dan direct de volgende opdracht, want ook hij was even enthousiast als wij.

Als alles goed is komt hij begin januari af. Hoeveel werkuren zijn er dan aan besteed?

Het aantal uren werk hebben we niet precies bijgehouden, maar als het vliegtuig klaar is zullen het er ongeveer 1250 zijn.

Wat als hij straks vliegklaar is?

"Als het kan willen we er straks niet alleen in Weelde mee vliegen, maar ook deelnemen aan meetings van oldtimers in België en Europa.

Nog enkel bijzonderheden over het toestel

Het toestel is gebouwd in 1953 en komt oorspronkelijk uit Engeland. Het was daar eigendom van AIR CADETS// RAF onder de registratie XA311, serie nummer 853. Hierna kwam het toestel in particuliere handen in België en heeft tot 1991 in Keiheuvel gevlogen met de kenletters OO-ZMQ.

Het toestel heeft precies 27300 starts waarbij 1569 uur en 3 min is gevlogen. Dit is maar 3.45 minuten per vlucht en dat heeft drie redenen:

1. Het waren allemaal lierstartjes
2. De lierhaak is opzettelijk ver naar voor gemonteerd om niet zo hoog te geraken om zo op korte tijd veel starts en landingen te kunnen maken.
3. De dalhoek van het toestel bedraagt 1:17 á 1:18.

Het was dus een echt lestoestel.

Geïnteresseerden kunnen contact op nemen met koen.van.rooy@pandora.be

Redactie Stick

Veilig vliegen in de bergen is een keuze... Jouw keuze!

Psychologische en vliegtchnische vaardigheden noodzakelijk voor veilig bergvliegen

Inleiding

De statistieken liegen er niet om, bergvliegen is een riskante bezigheid. Tussen 1989 and 1993 gebeurden 7% van alle zweefvliegongevallen in Frankrijk in de bergen. Maar zij maakten wel de helft uit van de dodelijke slachtoffers die opgestegen waren van Franse vliegvelden in die periode.

Deze cijfers doen onvermijdelijk de vraag rijzen of het mogelijk is veilig en voorzichtig te vliegen in de bergen. Het antwoord hierop is een onverdeeld ja. Met de juiste mentale ingesteldheid en de passende vaardigheden kan bergvliegen een van de spannendste, mooiste en meest bevredigende ervaringen überhaupt zijn die een zwever kan opdoen tijdens zijn "carrière".

Het grootste risico is niet inherent aan het bergvliegen zelf, maar aan de ervaring, de vaardigheid en de mentale ingesteldheid die de vlieger tijdens de vlucht met zich brengt.

In deze tekst zal ik de technische en psychologische aspecten van het bergvliegen behandelen onder een aantal passende subtittels, met nadruk op het belang van een correct beheer van de mentale stressfactoren.

1. Algemene beschouwingen

Vliegerschap

Goed vliegerschap, in het bijzonder in de bergen, bestaat er in een complex proces te controleren en te beheren. Dit is niet eenvoudig: het vlieggebeuren is zeer dynamisch, de omstandigheden kunnen dramatisch beïnvloed worden door weersveranderingen, vele taken moeten simultaan uitgevoerd worden, en de vlucht zelf is onderworpen aan vele veranderingen en onderbrekingen.

Deze complexiteit kan beheerst worden als de vlieger zijn taken vereenvoudigt dank zij een goede vluchtvoorbereiding. Potentiële veranderingen van het vliegplan moeten vooraf herkend worden en de alternatieven die dan opduiken dienen geëvalueerd en in het geheugen geprent. Het is nuttig een plan op te maken waarin de alternatieven en hun gevolgen in detail beschreven zijn.

Overland en bergvliegen

Vliegen boven de bergen is niets meer dan overlandvliegen met een ander landschap.

Maar bergvliegen is vliegen tussen de bergen. Vele gasten uit het "Noorden" verkeeren in de waan dat ze bergvliegers zijn, omdat ze, in golf of thermiek, gevlogen hebben hoog boven de kammen. Hoe mooi deze vluchten ook zijn, zij bereiden je niet voor op wat op - of onder - kamhoogte ligt.

Vaak hebben overlandvliegers jarenlang gevlogen over bergstreken zonder ooit het echte bergvliegen te hebben ervaren. Hun filosofie is dat veiligheid gegarandeerd wordt door hoog boven de kammen te vliegen. Jammer genoeg is dit onvoldoende om je veiligheid te garanderen, vooral als je de uitdagingen en problemen niet kent die lager op de loer liggen. Je moet echt de bergen bestuderen, want ze zijn als wilde dieren, je moet hun vacht in de juiste richting strelen. En de moeilijkheid bestaat er precies in die juiste richting te kennen.

Nochtans starten vele vliegers in de bergen zonder zich rekenschap te geven dat afzakken onder kamhoogte een veel voorkomende zaak is. Ze weten niet of ze binnen vliegbereik zijn van een landbaar veld, noch hoe ze een buitenlanding aldaar moeten aanpakken. Vaak weten ze niet eens waar die landbare velden liggen noch of ze wel bestaan... Nochtans toont de ervaring dat zelfs goede vliegers vaak beneden kamhoogte zakken, zelfs op gunstige dagen.

Een vlucht in de bergen is dus uit den boze indien de vlieger het hellingvliegen op lage hoogte niet volledig beheerst, niet weet hoe hij lift op lage hoogte kan vinden en benutten, en niet beschikt over een goede theoretische en praktische beheersing van de bergvliegtchnieken.

Indien je als vlaklandvlieger naar de bergen komt, moet je eerst en vooral beseffen dat de lift de neiging heeft zich te concentreren en geleid te worden naar de toppen en de kammen, en dat de valleibodem zelf meestal geen goede thermiekbron is. Dus wordt een efficiënte overlandvlucht best uitgevoerd via omwegen die de bergkammen volgen naar je doel toe, liever dan via de rechte (of bijna rechte) lijn tussen keerpunten zoals dat bij vlaklandvliegen de gewoonte is. Zelfs wanneer er cumuli boven de vallei staan, moet men blijven inzien dat de kammen de beste plaats vormen om sterke en betrouwbare stijgwinden te vinden.

Een belangrijk verschil

Bergvliegen verschilt van overlandvliegen omwille van bijzonderheden inherent aan de topografie van de kammen.

Boven de bergen heb je alle voordelen van normaal vlakland overlandvliegen, plus de



Fascinerend (foto: Joachim Aerts)

voordelen die de bergen bieden, zoals hellingstijgwind op welbekende plaatsen, of golf. Zodra je op of beneden kamhoogte komt, verandert de situatie drastisch. De grond lijkt snel te naderen, een definieerbare horizon is er niet langer, je uitkijk op de wereld die je omringt wordt beperkt, de stijgwind wordt onregelmatig en soms gebroken, en bijgevolg gaat je niveau van psychologisch comfort dalen, soms dramatisch ineenstorten. Wat het weerbeeld betreft, de verschijnselen worden duidelijker, sterker en gemakkelijker te herkennen, maar tijdens overgangperiodes kunnen zij soms veel ingewikkelder zijn.

Snelle ontwikkelingen

Bij het normale overlandvliegen over vlakland verliest de vlieger geleidelijk hoogte als het weer verslecht; dit laat hem toe zijn techniek aan te passen en goed te oordelen en te beslissen. In de bergen gebeurt het dat men in enkele ogenblikken vanuit een comfortabele in een moeilijke en dan in een kritieke situatie belandt. Zelfs een ervaren vlieger kan dan buiten zijn toedoen in een moeilijk pakket raken. Daarbij spelen diverse oorzaken mee: wolkendek, lichte wind, navigatieproblemen, noem maar op.

Op een dergelijk ogenblik worden leemtes in de vliegvaardigheden onmiddellijk duidelijk. Hier wordt elke vlieger geconfronteerd met zijn eigen incompetentieniveau. Incompetentie leidt vaak tot ongevallen. Ongevallen zijn dus geen grillen van het lot, zij zijn veeleer het gevolg van een plotse confrontatie tussen een piloot en een situatie die hij, door gebrek aan vooruitzicht of ervaring, niet de baas kan.

Stress

Stress en paniek... Onmogelijk op te meten, moeilijk te herkennen en nog moeilijker tegen te werken. Het stressniveau is omgekeerd evenredig met de competentie, de training en de ervaring, kortom, met het vaardigheidsniveau van de vlieger.

Als een piloot in paniek verkeert, is hij bereid zich aan om het even wat vast te klampen: de raadgevingen van een collega die honderden meters boven hem vliegt, een GPS-gegeven, of een onduidelijke groene plek onder hem. Soms vergeten vliegers het kenteken van hun zweefvliegtuig of de naam van de bergen die hen omringen; sommigen zelfs hun eigen naam. Sterk dalen en turbulentie kunnen in een paar minuten een vlieger tot een psychologisch wrak maken. Vertraging, zonsondergang of vorming van een cirrusafscherming kunnen hier ook meespelen.

Sommige vliegers denken dat een gezond instinct van zelfbehoud en het bezit van een zweefvliegtuig met een glijhoek van 50:1 hun zwakheden als piloot zullen compenseren. Niets is minder waar. Technologie kan soms problemen verhelpen, maar brengt er vele andere met zich: overmatig zelfvertrouwen, vals veiligheidsgevoel, ongeachtvaardigd vertrouwen in tweetaktmotoren, enz.

Niet je toestel of je glijhoek halen je uit de nesten, alleen je kennis, ervaring, voorbereiding en anticipatievermogen.

Situatiebesef

Een concept dat steeds vaker gebruikt wordt in de luchtvaart is situatiebesef (Situational Awareness). Men kan dit grof beschrijven als de capaciteit van de vlieger om op elk ogenblik en simultaan bewust te zijn van de relevante externe en interne factoren, zoals het actuele en voorspelde weer, het terrein waarboven en waarnaar hij vliegt, enz., en die te integreren in zijn besluitvorming op korte en lange termijn.

Een vlieger die een goed situatiebesef kan behouden, zal beter en rationeler oordelen en besluiten dan diegene die het totaalbeeld verliest en zich blindstaart op een welbepaald aspect of item. De bekwaamheid van een vlieger om zijn onmiddellijke werklust te verlagen door zichzelf te overtuigen of te dwingen zich te ontspannen, zal zijn aandachtsveld verruimen en hem toelaten alle factoren te analyseren die nodig zijn om te overleven of om een buitenlanding te vermijden.



Bergvliegen, een droom voor vele zweefvliegers
(foto: Joachim Aerts)

In dit opzicht zal de bekwaamheid om te "parkeren" (dezelfde hoogte te behouden op een kalme, relaxte wijze in een of ander nulletje of zwakke stijwind) aan de piloot de tijd gunnen om zijn situatie opnieuw te evalueren en om de beste handelswijze te kiezen om de vlucht te staken of door te zetten.

Gelukkig zijn er vrij veel dergelijke "parkeerplaatsen" in de Alpen, vaak ruim beneden kamhoogte. Als een vlieger zich comfortabel leert voelen dicht bij de rotsen en de hellingen in dergelijke omstandigheden, dan is hij goed op weg om een succesrijke bergvlieger te worden.

2. In de praktijk

De bergvlucht begint bij de start. Het sleepvliegtuig brengt de zwever dicht bij de helling om de mogelijke hellingstijwind mee te pikken. Turbulentie kan de sleep onaangenaam maken.

De gouden regel

Er is één gouden regel in de bergen: als je naar een helling vliegt, doe dan al wat je kunt om boven kamhoogte toe te komen:

- het is comfortabeler;
- je hebt 360° zicht - in andere woorden, je hebt alle andere bergen, vluchtwegen, landingsplaatsen en vliegvelden in zicht;
- je kan cirkelen in de convergentie van elke beschikbare lift van beide kanten van de kam, en zo stijgen, zelfs bij zwakke weercondities. Lager langs de helling is dit misschien onmogelijk.

Oefening baart kunst

Zoals reeds gezegd: het stressniveau van de piloot is omgekeerd evenredig met zijn training, zijn ervaring, zijn voorbereidheid en zijn alertheid. Praktisch gesproken wordt stress tegengewerkt door:

1. Hoofdrekenen: reken met een glijhoek van 20:1 voor gewone tweekitters en 15 meter zweefvliegtuigen en 30:1 voor Open Klasse, ongeacht de beweringen van de fabrikant. Gebruik deze glijhoek om te berekenen welke landingsplaatsen je kan bereiken, rekening houdend met je huidige positie, je hoogte, de windkracht en -richting. Laat eindaanvluchtrekenaar en GPS voor wat ze zijn en gebruik liever je brein.
2. Wees ervan bewust dat je kunt verplicht zijn een helling te volgen, wat je vliegbaan beduidend langer maakt.
3. Het is belangrijk te beseffen dat in de Hoge Alpen de glijhoek van je zweefvliegtuig meestal vlakker is dan de helling van de valleibodem. Dit betekent dat je nooit verplicht bent te landen in de Hoge Alpen. Er is altijd een uitweg, zelfs wanneer je je ingesloten voelt. Volg gewoon de bergflank of helling naar beneden. Ondertussen blijf je steeds proberen om hoogte te winnen of te bewaren enerzijds, en om te zoeken naar een nabijge-

legen erkend (buiten)landingsveld anderzijds. Als je bijvoorbeeld op je eentje (niet met de motor of het sleepvliegtuig) ergens in de bergen terecht komt rond de 2.200 m en je hebt het lastig, dan kan je altijd minstens 25 à 30 km richting Durancevallei glijden. Je moet wel een echte pechvogel zijn om onderweg niet ergens lift op te vangen.

4. Bouw verder op je ervaring: hoe meer recente ervaring je hebt, hoe lager je stressniveau. Oefen om hoogte te houden door rustig hellingvliegen op of beneden kamhoogte. Dat is een zeer efficiënte manier om je zelfvertrouwen op te bouwen.
5. Training: het zorgvuldige oefenen van situaties die voorvallen bij het bergvliegen biedt aan de ernstige vlieger de nodige werktuigen zowel om van de vlucht te genieten als om te overleven.

De drie nuttigste oefeningen zijn:

- Lift vinden laag langs de bergflank; in achtjes klimmen en slechts overgaan naar volle cirkels als veel ruimte beschikbaar is. Om dit te doen is het uitermate belangrijk de precieze plaats van de lift te bepalen om die te kunnen gebruiken, en de hoogtemeter af te lezen om te controleren of je inderdaad aan het stijgen bent. De Fransen noemen dit "planter le piolet" (het ijshouweel planten). Merk op dat stijgebieden meestal klein en smal zijn, vooral op lage hoogte.
- Wennen aan de variaties qua uitzicht en uiterlijk van de bergflanken, in het bijzonder wanneer je naar een helling vliegt om er stijgen te vinden.
- De vliegweg plannen naar de volgende berg; de nodige hoogte berekenen en het pad uitstippelen. Het is van het aller-grootste belang dat je meerdere terugvalmogelijkheden voorziet en dat je de mogelijke (buiten)landingsplaatsen kent, met hun hoogte (van buiten te kennen). NB: denk er steeds aan je hoogtemeter op QNH in te stellen en zo te vliegen, vanwege zuurstofgebruik en terrein.

3. Hellingvliegen

Wind

Bij het hellingvliegen is het essentieel de juiste vliegbaan te volgen boven of naast de helling. Om dit te doen, moeten we begrijpen wat de wind doet. De hoogtewind verschilt van de valleibries. Beide kunnen elkaar tegenwerken, maar ze kunnen ook elkaar versterken. De valleibries varieert naargelang de meteocondities en het uur van de dag. Een belangrijk gegeven is de windkracht. 15 kts is een aanvaardbare minimale windkracht voor de meeste gevallen van hellingvliegen, en we moeten dus weten of de plaatselijke wind zwakker, gelijk aan of sterker is dan deze waarde. > wordt vervolgd ...

Jacques Noël

Mededelingen en service

Te koop

4 Pers caravan met voorluifel - ingebouwde keuken en frigo - goede staat
Staanplaats: Issoudun
Vraagprijs: 200 Euro • Tel: 0494/121807

Te koop

4 Pers caravan te Issoudun vliegveld - Incl voortent, fornuis, lavabo, antenne en stoelen/tafels.

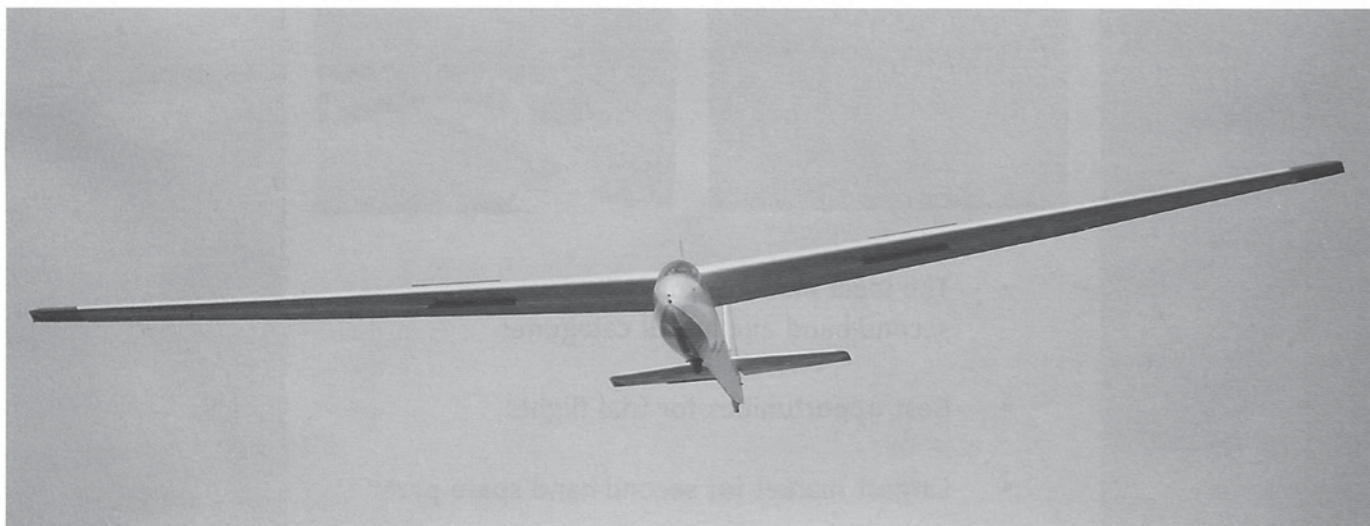
Leeftijd 12 jaar, altijd binnen gestaan tot 2003. Vraagprijs 750 Euro.
Info: 03/4890973 (ook voicemail kan worden ingesproken).

Te koop

Ka 6 CR - 1964
basisinstrumenten met o.a; akoestische vario - open aanhanger
Tel: 014/677922

Te koop

Briegleb BG 12-16 - 1977 - 100u (!) - zeer goede staat
Amerikaanse clubklasser, glijgetal 34 - 36 aan 90 Km/u - 0,68 m/s aan 78 Km/u
Gereviseerd in '97 - inclusief aanhanger
Vraagprijs 3000 Euro
Tel: 02/5697793 of 0478/540864



Onze alom gewaardeerde Ka 8 (foto: Sven Abels)

think security

AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.
Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.
Proficiency and experience to serve the aerospace industry.
Simply think Avibel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.

AVIABEL