

2100 DEURNE 6

G.P.P./8/ 1741

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

8ste jaargang - nummer 30
april-mei-juni 1987

verantwoordelijke uitgever
P. Pauwels, G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne



OPTIEK - KONTAKTLENZEN

André Maes

Bredabaan

2060 Merksem 624

Telefoon (03) 646 12 12



dé zonnebril voor zweefvliegers !

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift
van de

**liga van vlaamse
zweefvliegclubs**

vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Minister van Cultuur
BLOSO-erkenningnummer 81

Redactie : JAN HANNES

Correspondentieadres :

Linkestraat 18
3560 Beringen
Tel. : 011/43 10 87

Abonnementen :

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

Advertentietarieven :

Op verzoek, neem contact op met het secretariaat.



Secretariaat :

George Ivanowlaan 70
2100 Deurne
Tel. : 03/322 16 04

Betalingen :

Op bankrekeningnummer
068- 2033341 - 54 t.n.v.
v.z.w. Liga van Vlaamse
Zweefvliegclubs

Verantwoordelijke uitgever :

P. Pauwels
G. Ivanowlaan 70, Deurne

8ste jaargang - nummer 30
april - mei - juni 1987

In dit nummer

- * Van de redactie 5
- * Mededelingen, Algemene
Vergadering 5-6
- * Hebben wij soms iets over het
hoofd gezien 7
- * Studiedag instructeurs - sport-
commissarissen 16
- * Uitreiking Charron-beker en
brevetten 17
- * Veilig slepen 19
- * K.B.A.C.-Sportcommissie 22
- * Boordradio als veiligheids-
instrument 25
- * Het hoekje van de boekenvreter . . . 26

Verleenden hun medewerking :

L. Braet, G. Hammond (S.S.A./S.S.F.),
P. Mullaert, K. en G. Peeters, S. Vander Veken,
R. Van Camp, A. Van Heesch, P. Boon (foto's)

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

Teksten voor het volgende nummer
worden op de redactie verwacht
tegen 15 augustus a.s.

Foto op de voorpagina

Pik 20 D van S. Taeymans

Radio-equipment 720/760 kanalen



ATR 720 A

- traditionele bediening
- sledemontage (uitwiss. div. merken)
- groot uitg. vermogen



ATR 720 B

- met (scherp) display
- 4 voorselecties, eenvoudige bediening op het front



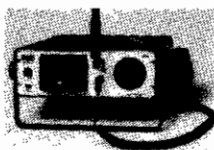
ATR 720 C

- met (scherp) display
- 10 voorselecties, microprocessor gestuurd
- sledemontage (uitwiss. met A en div. merken)



ATR 720 M en MC

- Speciaal voor motorvgt
- met display
- „norm“ afmetingen
- > 5,5 Watt



ATR GS typen (5 var.)

- voor de A, de B en de C
- geheel compleet
- Als grondstation, mobiel station en portable.
- Ook voor Ballons en Verkeersstorens
- metaal of kunststof



Twee jaar fabrieksgarantie

Exclusief agent
voor de Benelux:

- ook alle toebehoren leverbaar
- snelle service



International Aviation Service

Martin Heesakkers
Eind 11
5561 BC RIETHOVEN, NL
(Belg./Ned. grens)
Tel. NL: (04902) 4 17 41
Vanuit B: 31490241741

elektrische vario's



LX 100 CLUBVARIO

- audio
- twee tijdconstanten
- 30 sec. integrator
- parallel-instrument aansluitbaar
- 80 mm, 500 gram



LX 1000 INFO-CENTRUM

- audio
- sollfahrt
- gemm. stijgen via LCD
- vario via bij-instrument
- 2,5/5.0/10 m/sec selectie



- omschakeling automatisch of manueel
- twee polaires
- aansluitmogelijkheden voor additionele aanwijzers

VAN DE REDACTIE

Eindelijk ! De strenge winter is voorbij. De eerste cumuli hebben we al meegenomen. Het deed deugd aan ons hartje. Het is weer goed toeven daar in het vlerk. Het maakt weer deel uit van ons bestaan.

De prijzen van de Charron-Beker en behaalde brevetten in 1986 zijn uitgereikt in het Provinciaal Vormingscentrum te Malle op 14 maart II.

Het nieuwe dagelijks bestuur van de Liga werd voorgesteld aan de aanwezigen. Wij danken hen voor hun talrijke opkomst.

Het gaat niet goed met de zweefvliegerij in het Vlaamse land. Wel met de clubs, die bloeien, maar niet met de terreinen waar zij hun thuisbasis hebben. Onze vrienden van A.C. Aalst dienden hun vliegveld hals over kop te verlaten. Gelukkig vonden zij ten voorlopige titel onderdak op het vliegveld van Wevelgem. Hopelijk is dit van korte duur en vinden zij spoedig een nieuw terrein.

En nu gaan we vliegen, vliegen,

MEDEDELINGEN

Gelieve de volgende pencorrectie uit te voeren aan het vademecum 1987 :

AERO CLUB AALST

- Schrappen - activiteiten tijdelijk overgebracht naar Wevelgem gezien vliegveld Aalst gesloten is.

AERO CLUB BRASSCHAAT

- toevoegen : Oostmalsesteenweg 48c, 2253 Emblem.

AERO CLUB KEIHEUVEL

- Jacques DELBARRE, Venetiëlaan 5, 2490 Balen, 014/81 38 75

ZWEEFVLIEGCLUB BRUGGE

- nieuw adres : Oostmolenzuid 19D, 9880 Aalter, 091/74 02 98.

ALGEMENE VERGADERING

Na een maandenlange voorbereiding werden op de Algemene Statutaire Vergadering van 25 februari II. de nieuwe statuten goedgekeurd.

De belangrijkste wijziging, voor de werking van de Liga, was dat het Dagelijks Bestuur verkozen wordt voor een termijn van 3 jaar. Dit in tegenstelling tot vroeger waar de termijn 1 jaar betrof. De bedoeling van deze wijziging is om de continuïteit te waarborgen en alzo projecten op lange termijn te kunnen uitwerken.

In de aansluitende Beheerraadsvergadering werd het Dagelijks Bestuur aangesteld.

Zij verdeelden onderling de functies : voorzitter werd Michel Aerts van A.C.K., ondervoorzitter blijft Luc Braet van Z.A.C. en Marc Somers van D.A.C. werd penningmeester.



M. Somers, L. Braet, M. Aerts.

HEBBEN WIJ SOMS IETS OVER HET HOOFD GEZIEN ?

Onderstaand artikel werd geschreven door Gene HAMMOND. Hij is voorzitter van de Flight Training and Safety Board van de Soaring Society of America, en beheerder van de Soaring Safety Foundation. In deze hoedanigheid publiceert hij regelmatig in «Soaring», het S.S.A. maandblad.

Gene Hammond verleende ons zijn toestemming om zijn teksten te publiceren in het «Ligablad».

Peter Mullaert verzorgde het vertaalwerk.

Sinds de homo sapiens met het vliegen begon, deden zich ongelukken en incidenten voor. Zolang de combinatie mens/machine zal bestaan, zal dat het geval zijn. Maar daarom mogen wij het nog niet opgeven, naar een ongevalvrije zweefvliegerij te streven.

Nog voor de mens ooit vloog, werd gezocht hoe mens en vliegmachine het best konden samengaan. Aërodynamici bestudeerden de luchtstromingen over de machine, testpiloten gingen de reacties «aan de lijve» ervaren, de meeste instructeurs leren de juiste besturingshandelingen aan, en duizenden regels tekst over de vliegmachine werden geschreven — en sommige ervan zelfs gelezen !

En toch vallen, crashen, botsen zwevers (én motorvliegtuigen, ballons, helicopters en ultralights) nog altijd op de aarde of tegen haar talloze obstakels.

Volgens sommige - achterhaalde - opvattingen kan oordeelkundigheid niet worden aangeleerd. «Je hebt het, of je hebt het niet». Anderen menen dat men als instructeur de leerling wél oordeelkundigheid kan bijbrengen, bijvoorbeeld door hem, als hij op een gegeven situatie niet juist reageert, met 'n vliegkaart op z'n kop te timmeren onder toevoeging van 'n reeks luidkeels geschreeuwde scheldwoorden : «G...ferse kaffer, wat steek je nu uit !»

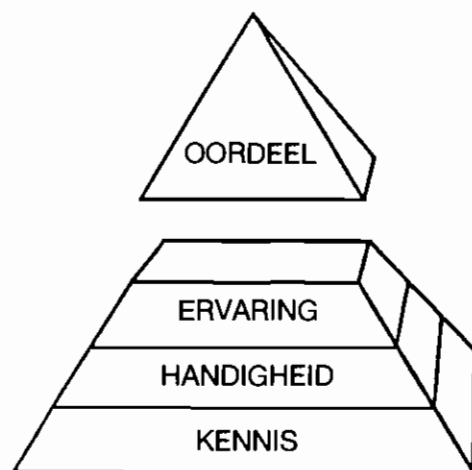
Zo leert de leerling «pijnlijke» situaties te herkennen en tracht hij ze te vermijden, althans zoals de instructeur het geschikte «overtuigingsmateriaal» (zeg maar kaart, of knieplankjes...) bij de hand heeft. Die methode lijkt echter nogal sadistisch, over de doeltreffendheid ervan is niets met zekerheid bekend en evenmin is geweten hoeveel leerling-piloten «dank zij» zo'n opleiding al naar het windsurfen zijn overgestapt.

Dus maar terug naar de psychologie. Want het kan toch niet anders - zeker nu de vliegmechanica zo'n grote vooruitgang heeft geboekt - dan dat een ander terrein van onderzoek moet worden aangeboord.

Deze artikelenreeks is van de hand van een piloot van vlees en bloed, niet van een psycholoog... Schrijf ons dus geen psychoanalytische bedoelingen toe, om een of andere duistere psychose op te sporen. Wel ja,

tijdens een vlucht gaat soms ook de geest wel eens «zweven», maar als die afdrijvende gedachten de vliegwandelingen niet gaan «besturen», is er niets aan de hand, en kan een ongeluk worden voorkomen.

Dus wat in de komende artikelenreeks wordt uiteengezet, is alleen bedoeld om het vliegen veiliger te maken.



Uit de bovenstaande leerpyramide blijkt dat, wanneer wij kennis, handigheid en ervaring hebben opgedaan, een (juist) oordeel de noodzakelijke aanvulling is om de kroon op het werk te zetten. In elk van de «bouwstenen» van de pyramide is inherent ook de verantwoordelijkheid(szin) van de piloot begrepen. De piloot draagt immers verantwoordelijkheid ten opzichte van zichzelf, zijn vliegende kameraden, zijn passagiers. Bijvoorbeeld: blindelings instructies volgen die over de radio worden gegeven, is zowel onverantwoord als onoordeelkundig. Als «boordcommandant» is de piloot immers rechtstreeks voor de bediening van het vliegtuig verantwoordelijk.

In deze reeks komen de herkenning en de ontwikkeling aan bod van de mentale processen die het nemen van gezonde beslissingen beheersen. Er zijn verschillende onderdelen gepland:

- Inleiding
- Begrippen van besluitvorming
- Herkenning van afwijkende denkpatronen
- Hoe afwijkende denkpatronen tegengaan
- het identificeren en beperken van stress.

WAARUIT BESTAAT BESLUITVORMING ?

Gezond verstand, inzicht in problemen en de oplossing ervan, onderscheidingsvermogen en actie... zijn allemaal mogelijke definities van besluitvorming.

Om een goede beslissing te kunnen nemen, moet men verschillende factoren onder de loep nemen :

- de piloot (P)
- het vliegtuig (V)
- de omgeving (O)

Bestanddelen ervan zijn kennis, ervaring en handigheid en verder risico en verwachte/verhoopte resultaten.

De besluitvorming impliceert steeds een op te lossen probleem (of een te maken keuze), onbekende factoren, tijdnood en stress. We kunnen ofwel iets doen, ofwel niets doen, het te vroeg of te laat doen, iets te veel of iets te weinig doen. We kunnen automatisch handelen dan wel na grondig onderzoek van de situatie. En elk resultaat van de actie moet voortdurend aan nieuwe factoren worden getoetst.

Telkens als een beslissing moet worden genomen, kunnen de ertoe leidende overwegingen lukraak of logisch gestructureerd zijn. De weg vanaf de herkenning tot de beslissing noemt men de «**beslissingsketen**» en kan ofwel naar een goede, ofwel naar een onjuiste beslissing leiden.

En daar zit het hem precies.

Als een piloot een onjuiste beslissing neemt, ze bovendien niet als onjuist onderkent en de verdere afwikkeling van de vlucht erop baseert, dan is de kans groot dat zijn volgende beslissing ook verkeerd is. En wanneer dat zo doorgaat, zit het er dik in dat de vlucht met een ongeluk of een incident eindigt. Maar als de piloot het verkeerde van de beslissing inziet vóór hij de beslissingsketen voortzet, kan de onjuiste keten worden verbroken en een nieuwe opgenomen, hopelijk die welke tot de juiste beslissing leidt.

Nog even in 't kort de hier (en later) gebruikte trefwoorden :

B.V.P. = Besluitvorming door de piloot

Verantwoordelijkheid = deze term spreekt voor zichzelf

Oordeel = idem als besluitvorming

P-V-O = Piloot - Vliegtuig - Omgeving

Stress = spanning, tijdnood, enz.

Actiewijzen : doen - niet-doen; vroeg doen - laat doen; te weinig doen - te veel doen

O.B.K. = onjuiste beslissingsketen.



«TAIFUN 17E» voor training, vervolmaking en reizen.

Als motortoestel :

- 90 PK motor 2,4 L met elektrisch verstelbare schroef.
- reissnelheid : 200-220 km/u.
- actieradius : 1.200 km.
- verbruik : 12 à 16 l/u. Avgas/Mogas.
- comfortabele tweezitscockpit
- aangenaam taxiën dankzij neuswiel.

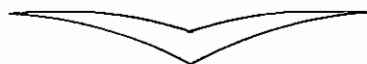
Als zweefvliegtuig :

- intrekbaar 3-punts landingsgestel.
- schroef in vaanstand.
- thermieken tegen 90 km/u.
- oversteken met glijgetal 30 bij 105 km/u.
- buitengewoon panorama.
- montage/demontage vleugels in 3 minuten.

Dokumentatie en eventuele proefvlucht op aanvraag.

Bezichtiging : vliegveld Zwartberg-Genk.

GLIDER-PROMOTION p.v.b.a.



GUFFENSLAAN 8/4
B - 3500 HASSELT
TEL. (011) 22 35 57

DE BESLUITVORMING DOOR DE PILOOT : BEGRIPPEN OVER BESLUITVORMING

Het is bekend dat het nemen van beslissingen tijdens een vlucht niet lukraak mag gebeuren, maar een logisch doordacht patroon moet volgen opdat men de vlucht met succes kan voltooien. Het patroon kan losse ideeën betreffen of een groter bestanddeel van de vlucht, maar in ieder geval moet het geordend zijn.

Alle factoren die de vlucht kunnen beïnvloeden, moeten in overweging worden genomen alvorens de beslissing goed of verkeerd kan worden genoemd. Wat aanvankelijk een goede beslissing lijkt, kan zich als verkeerd uitwijzen wanneer andere factoren erbij worden betrokken.

De piloot moet in elk stadium van het besluitvormingsproces rekening houden met PILOOT, VLIEGTUIG en OMGEVING. Wanneer hij een van die factoren over het hoofd ziet, is zijn beslissing gegrondvest op gedeeltelijke informatie; zo'n beslissing kan juist lijken, maar uiteindelijk wellicht de «zwakke schakel» zijn in de beslissingsketen die leidt tot andere verkeerde beslissingen en ten slotte tot een incident of een ongeluk.

PILOOT - WEET JE WAT JE AAN HET DOEN BENT ?

De piloot moet zich bewust zijn van de fysische en mentale omstandigheden van het ogenblik en ook moet hij weten of hij de juiste pilotagetechniek toepast. Iedereen weet dat het niet goed is, te vliegen wanneer men te moe is of aan bepaalde lichamelijke kwaaltjes lijdt. Hoewel men de vlucht in goede fysieke conditie kan beginnen, kan men als gevolg van de warmte een (beginnende of ernstige) deshydratatie ondergaan die blijkbaar onder meer leidt tot een vermindering van het concentratievermogen. Een langdurige vlucht kan verveling teweegbrengen, waardoor het proces van besluitvorming eveneens verslechtert. Men moet die verandering tijdens de vlucht onderkennen :

- Zie ik de dingen duidelijk ?
- Ben ik zeker dat ik deze vlucht tot een goed einde kan brengen ?
- Weet ik wat ik wil doen ?

Je kan zelf andere vragen uitdenken die je kenpunten doen ontdekken van je fysieke welbevinden, welke je dan kan verbinden met het bewustzijn van de materiële bediening van het zweefvliegtuig.

VLIEGTUIG - WEET JE WAT DE ZWEVER AAN HET DOEN IS ?

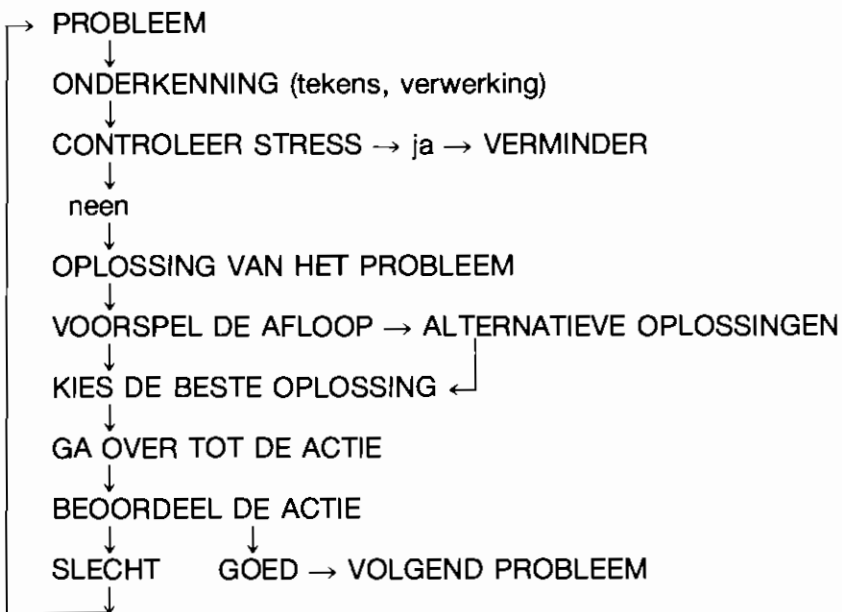
Snelheid, positie van de zwever, toestand van de uitrusting, waterballast, vervuiling van de vleugel door insekteninslag, het gebruik van de kleppen, zijn allemaal factoren waarmee rekening moet worden gehouden wanneer een beslissing geboden is. Het is bijvoorbeeld duidelijk dat iemand geen finale gaat inzetten vanuit een hoogte van 1000 meter als hij nog een bos van 75 km moet oversteken en geen teken van enige thermiek bespeurt, terwijl bovendien de aanvliegboord van de vleugel grondig vervuild is.

Maar er zijn eenvoudiger vraagjes : ben je vertrouwd met het type toestel waarop je aan het vliegen bent, vlieg je zuiver (koordje mooi recht ?) en presteert het toestel zoals je meent dat het zou moeten ? Onderken je problemen met instrumenten en weet je ook waaraan ze te wijten zijn (batterij of pneumatische oorzaken) ?

OMGEVING - WEET JE WAT ER «IN DE REST VAN DE WERELD» GEBEURT ?

Begint de thermiekdag of loopt hij naar zijn einde ? Valt daar geen regen verder op koers ? Zijn er landingsterreinen bereikbaar ? Ken je je positie wel ? Al die punten raken bedolven onder de massa informatie die tijdens de vlucht beschikbaar is. Telkens als er een nieuw gegeven ontdekt wordt, moet het hele besluitvormingsproces misschien worden overgedaan. Misschien is er geen onmiddellijk probleem op te lossen, maar moet een voordien genomen beslissing enigszins worden herzien.

Bekijk even het volgende beslissingsschema :



Zoals je ziet, is het denkpatroon een gesloten kringloop, tot de piloot ervan overtuigd is dat hij al het nodige heeft gedaan om het «probleem» op te lossen. Zodra de piloot tot een oplossing heeft besloten, gaat hij over naar het volgend probleem en moet hij een nieuwe reeks beslissingen nemen. Die reeks kan worden beschouwd als een ketting, vandaar de benaming «beslissingsketen». En precies zoals bij een ketting kan men die keten op eender welke plaats onderbreken, een nieuwe schakel inlassen of een verkeerde schakel wegnemen. Indien een verkeerde beslissing werd genomen en later als dusdanig wordt onderkend, dan kan die schakel worden uitgehaald zonder dat de hele keten wordt verbroken, en kan de juiste

schakel worden ingelast om het proces voort te zetten. Wanneer de piloot tijdig onderkent dat hij een verkeerde beslissing heeft genomen en wanneer hij bereid is, de nodige correctie aan te brengen vóór hij de verkeerde beslissing aan andere beslissingen koppelt, vermindert de stress in aanzienlijke mate.

De verkeerde schakel (of de hele verkeerde beslissingsketen) kan het gevolg zijn van mechanische of mentale handelingen. Men noemt ze HANDELWIJZEN.

DOEN - De piloot deed iets wat niet gedaan mocht worden
 NIET DOEN - De piloot deed iets niet wat gedaan had moeten worden
 TE WEINIG DOEN - De piloot deed niet genoeg
 TE VEEL DOEN - De piloot deed te veel
 TE VROEG DOEN - De piloot handelde te snel
 TE LAAT DOEN - De piloot handelde te laat.

Bij het bekijken van die handelwijzen krijgt men de indruk dat het gaat om een fysische reactie, maar toch speelt ook hier het mentale proces een rol. Hoe vaak hoorden we al niet : «Ik dacht dat ik snelheid genoeg had» ? De fout, niet te onderkennen dat de snelheid te laag was EN de fout, niet vroeg genoeg te corrigeren, leidden weer eens tot een slechte landing (als het al niet erger was !). Dus het falen van het mentale proces (het onderkennen) bracht een falen van het mechanische proces (de correctie) teweeg.

Er zijn drie mentale processen die voor het oplossen van problemen worden gebruikt :

**AUTOMATISCHE REACTIE
 HET OPLOSSEN VAN PROBLEMEN
 CONSTANT HERZIEN**

Wanneer je normaal vliegt, maak je bochten zonder voor elke handeling de gevolgen ervan te beschouwen. Door de praktijk leerde je voet en knuppel te gebruiken (in de juiste mate), dus je doet dat automatisch en je weegt de resultaten van die automatische handeling af. Dit is wat deskundigen de AUTOMATISCHE REACTIE noemen.

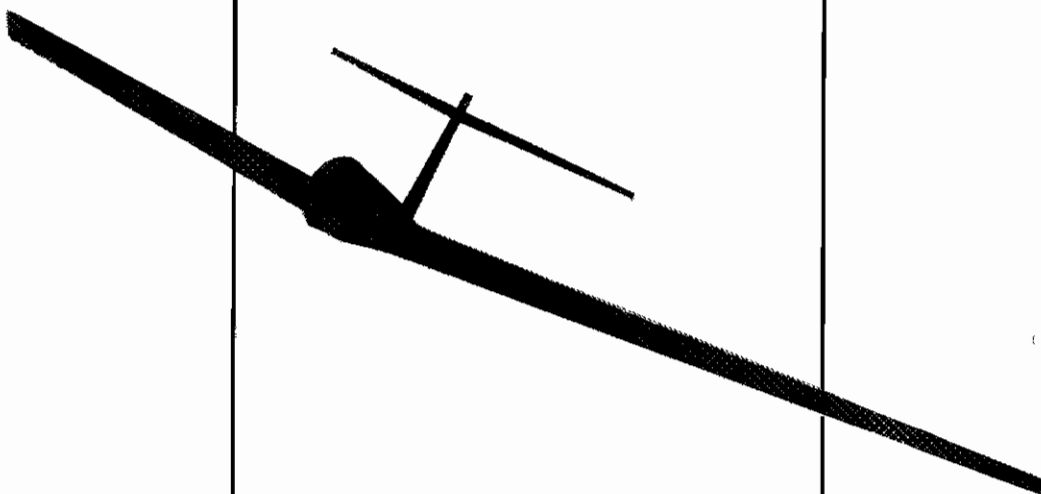
De handelwijze in noodgevallen is een ander voorbeeld van automatische reactie. De toestand wordt onderkend en het oplossen van het probleem begint met het volgen, bijna machinaal, van een reeks stappen die bewezen hebben dat zij het probleem het best kunnen oplossen.

Onderkenning : kabelbreuk onder een bepaalde hoogte;

Oplossing : land recht vooruit.

De oplossing bestaat daar dus in een reeks machinale stappen die tijdens de opleiding werden aangeleerd. Het mentale proces is niet overladen met feitenmassa's, maar met beschikbare pertinente informatie, zoals de aanwezigheid van terreinen waarop men kan landen, de controle van de snelheid, enz., terwijl de factoren die meer oordeelskansen bieden, aan

up in the sky with kinthey



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

bod komen wanneer de kabel op een veiliger hoogte breekt. De noodzaak van een automatische handeling werd ons «met de paplepel» ingegeven tijdens de training en wordt nu de stuwende kracht in het besluitvormingsproces dat volgt op de onderkenning.

Als de kabel breekt op een veilige hoogte, dan kan de piloot verschillende handelwijzen in overweging nemen. Men krijgt dan een mentaal proces dat HET OPLOSSEN VAN PROBLEMEN wordt genoemd. Er zijn maar heel weinig problemen waarvoor slechts één absoluut juiste oplossing bestaat, dus moet men vóór het kiezen van de juiste te stellen daad de oplossing overzien alvorens ze wordt toegepast. Je moet onderkennen wat er gedaan moet worden en dan uitvissen hoe je het moet doen, en ten slotte moet je het metterdaad doen. Dus : een probleem onderkennen, de mogelijke oplossingen in overwegingen nemen en de juiste oplossing toepassen.

CONSTANT HERZIEN betekent dat je voortdurend bezig bent met het vinden van of het vooruitlopen op situaties die het oplossen van problemen of automatische reacties kunnen vergen. Is het koordje recht tijdens de bocht ? Waar is de kern van de thermiek ? Als de kabel zou breken, heb ik dan een terrein om te landen ?

HERHALING ?

P - V - O : de toestand van de piloot, het vliegtuig en de omgeving moeten voortdurend worden onderzocht en gedurende heel de vlucht in het besluitvormingsproces worden ingeschakeld.

BESLISSINGSKETEN : Het beschouwen van alle bestanddelen van de vlucht leidt tot het nemen van een beslissing die dan de grondslag wordt van een andere beslissing. Indien een verkeerde beslissing wordt genomen, KAN de keten wegens die onjuiste beslissing later tot stress en onbeslistheid leiden. Het onderkennen en corrigeren van een onjuiste beslissing zo gauw het maar mogelijk is, verbreekt de verkeerde keten en stelt de piloot in staat, op grond van een juistere beslissing de vlucht verder te plannen.

HANDELWIJZEN : Zowel fysische als mentale reacties op problemen.

MENTALE PROCESSEN : Automatische reactie, het oplossen van problemen en het constante herzien.

Die begrippen van besluitvorming zullen worden uitgediept wanneer we het over de LUKRAKE DENKPATRONEN zullen hebben.

★★★
★

STUDIEDAG VOOR INSTRUCTEURS EN SPORTCOMMISSARISSEN

Naar jaarlijkse gewoonte richtte de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs ook dit jaar een studiedag in. Deze had plaats op 14 maart II. in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle.

Onder leiding van Gaston Peeters, coördinator Raad van Instructeurs, behandelden de aanwezige instructeurs en hulp-instructeurs onder meer de volgende onderwerpen :

- bespreking van de enquête gehouden onder de instructeurs
- het probleem van de airtow-upset
- tolvlucht en buitenlandingen
- de start van een systeem van ongevalrapportering
- het voorkomen van rugletsels, o.m. door het gebruik van het DRL 100 foam cushion

Met betrekking tot het laatste punt hield onze zweefvliegende arts Bert Schmelzer een boeiende lezing.

De Sportcommissarissen behandelden onder de leiding van Jos Aerts, coördinator, o.m. de volgende onderwerpen :

- Reglement Charron-Beker 1987, en in het bijzonder de spelregels voor de «Optimax-proef»
- de nieuwe modaliteiten voor het indienen van de proeven
- de controle van de proeven zal vanaf dit jaar gebeuren door een werkgroep onder leiding van de coördinator. Patrick Albert, Jan Hannes en Jan Van der Linden zullen hier deel vanuit maken.

- toelichting voor het gebruik van de nieuwe formulieren voor de homologatieaanvragen van F.A.I.-brevetten. (Het volledig verslag van deze bijeenkomst ligt ter inzage bij de verantwoordelijke sportcommissaris van uw club.)



Dr. Bert Schmelzer



... aandachtig toehorende instructeurs...



Voorzitter M. Aerts



Ondervoorzitter L. Braet



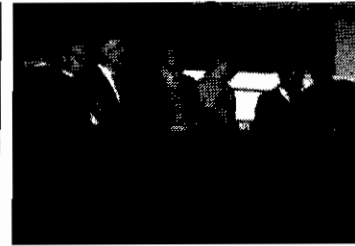
Dr. J. Germis



G. Peeters



... de talrijke aanwezigen



Winnaars twee-zittersklasse



J. Aerts met achter hem de winnaars van de clubklasse

UITREIKING CHARRON-WISSELBEKERS

Aansluitend op de studiebijeenkomst van de instructeurs en sportcommissarissen, verwelkomde Michel Aerts, voorzitter, de talrijke aanwezigen voor de uitreiking van de wisselbekers.

Hieraan voorafgaand werd Dr. Jeroom Germis gehuldigd naar aanleiding van zijn afscheid als voorzitter. Van 1984 tot heden stond hij aan het roer van onze vereniging. Na de afscheidsrede gevoerd door Luc Braet werd aan Dr. Germis een aandenken overhandigd.

Nieuw dit jaar was de uitreiking van attesten aan die leden die in het voorbije jaar het zilveren, gouden brevet of een diamant hadden behaald, alsook aan die leden die bevoegdheid van hulp-instructeur of instructeur verkregen.

Dit laatste werd aangegrepen door Gaston Peeters om de onmeetbare inzet van ons instructeurskader in de kijker te plaatsen. Hij benadrukte de belangrijkheid van hun taak die zij vrijwillig op zich hebben genomen. Vervolgens werden de wisselbekers en ereplaketten overhandigd aan de laureaten.

Een gemoedelijke receptie besloot deze meer dan geslaagde bijeenkomst.

(J.H.)



Winnaars Open- en Renklasse



Winnaars Standaardklasse



P. Van der Spiegel, Winnaar Standaard- en Tweezittersklasse

Dankwoord van Luc Braet namens de Raad van Beheer

Dokter Germis,

Toen U enkele jaren terug het voorzitterschap van de Liga aanvaardde, rezen wellicht bij sommigen vraagtekens op. Een man opvolgen als Martin Baeke, één van de grondleggers van de Liga en iemand die omzeggens vergroeid was met de zweefvliegmiddens, was zeker geen gemakkelijke taak.

U heeft de Liga en haar bestuur geleid op de manier U eigen. Steeds iedereen de gelegenheid gevend zijn mening te uiten, altijd wetend het werk van de andere naar waarde te schatten, elk initiatief steunend dat de Liga en haar betrachtingen verder kon helpen waar maken.

Moeilijke gevallen kon U met de nodige soepelheid behandelen, er steeds voor zorgend niemand te kwetsen.

U wist erover te waken dat het deel waarvoor de Liga is opgericht, het bevorderen van het zweefvliegen en meer bepaald in de Vlaamse gemeenschap, steeds prioritair bleef.

U zorgde ervoor dat elke Vlaamse zweefvliegclub, met zijn eigen determinatie, zich thuis voelde binnen de Liga en dat het persoonlijk belang ondergeschikt bleef aan dat van de Liga.

Vastberaden, doch steeds voorkomend, heeft U de Ligastandpunten in de schoot van de Belgische Zweefvliegfederatie weten naar voren te brengen en te laten delen door onze Francofone partners. Het is opvallend hoe vlot er wordt samengewerkt in de Federatie in een ontspannen sfeer van wederzijds begrip.

En is het ook niet dank zij U dat het merendeel van de werkzaamheden in het Nederlands plaats vindt ?

Dokter Germis, de Liga heeft U heel wat te danken. Zij heeft gemeend het U niet alleen te moeten zeggen, maar ook haar erkentelijkheid onder vorm van dit geschenk te concretiseren.

(L.B.)

WIJZIGING UITSLAG CHARRON-BEKER 1986

Naar aanleiding van een bezwaarschrift zetelde de jury op 14 maart II. en ingevolge haar beslissing dient de uitslag als volgt gewijzigd te worden :

- in de «Open- en renklasse» dient te worden tussengevoegd :
15de plaats Van Gael Peter - A.C.K. - 2.378 punten.
De hierna geklasseerden gaan met één plaats achteruit.
- in de clubrangschikking dient volgende correctie aangebracht :
2de plaats A.C. Keiheuvel met 60.310 punten.

VEILIG SLEPEN

Een tweede fataal ongeluk met een sleper en een zweefvliegtuig hebben ons tot nadenken aangezet. Als resultaat werden een aantal aanbevelingen opgesteld, zowel voor de training als voor de constructeurs, om het risico van zulke ongevallen trachten te voorkomen.

Hoe gebeuren de ongelukken?

Hoe het ongeval gebeurt is zeer eenvoudig : de zwever gaat te hoog zodat de staart van de sleper omhoog getrokken wordt. Het gebeurt allemaal zo snel dat de sleeppiloot de kans niet heeft om te ontkoppelen. Gebeurt het onder een bepaalde hoogte (welke meer dan 600 ft kan zijn) is het meestal fataal. De factoren die aan de basis liggen zijn een slechte stand t.o.v. de sleper gekombineerd met turbulentie en/of windgradien. Ook omdat de piloot van de zwever te brutaal reageert om op zijn normale plaats te komen, vooral als hij te laag is.

Hoe het te voorkomen? Technisch.

Een van de belangrijkste oplossingen is de zweefstoestellen uit te rusten met een neushaak. Dit is vooral belangrijk bij zwevers met lager prestatievermogen (lage vleugelbelasting, lage overtreksnelheid en zwevers met een hoge vleugel). Deze oplossing kan echter alleen door de konstruktors uitgevoerd worden.

Een andere oplossing, die overwogen werd, is de opwaarts loskoppelhaak voor de sleper. Dit is echter nog maar in 'n beginstadium.

Advies voor training.

De instructeurs overwogen verschillende voorstellen. De resultaten van dit beraadslagen zijn :

- Nadruk leggen op alle aspecten van de juiste positie in sleep in relatie met de horizon en de schroefwind. (De aangegeven positie in de standaardboeken is niet langer meer aanvaardbaar !).
- Meer belang hechten aan «boxing the slipstream» om aan te duiden tot hoever men kan gaan alvorens het onveilig wordt en nadruk leggen op overhaaste bewegingen.
Vb. : Opstijgen en juist boven de schroefwind blijven. Opstijgen en direkt overgaan in laagsleep. Heeft de leerling of piloot alles gecheckt, dan langzaam terugkeren naar de normale positie.
- Onervaren piloten omschakelen naar een zwever met een zwaartepuntshaak moeten dubbel gecheckt worden om zeker te zijn dat zij het probleem onder de knie hebben.

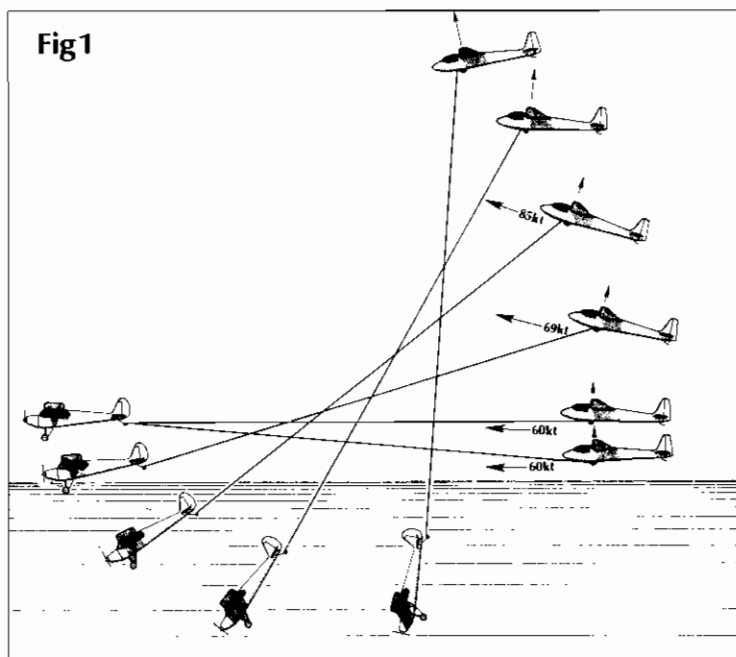


Fig 1

In effect the glider «winch launches» behind the tug and, very quickly, the situation becomes divergent. The only possible safeguard is for the glider pilot to release.

- Afleidingen zoals trimmen, het wisselen van de hand om het wiel binnen te trekken of, zelfs het sluiten van het venstertje zijn een teken aan de wand als piloten hun plaats achter de sleper verliezen bij het uitvoeren van deze handelingen.
- Het laatste en meest kritische aspect is het loskoppelen, als de zwever reeds omhoog begint te gaan voor de kabel los is. Wanneer bij deze fase de haak niet zou lossen is dit fataal. Iedereen heeft het al eens meegemaakt, tot groot ongenoegen van de sleeppiloot. Dit gaat gepaard met een flinke schok en... oef de kabel is weg. Indien de kabel niet lost eindigt dit in de beschreven gevaarssituatie.

Advies voor sleeppiloten.

Sleeppiloten moeten bewust zijn van de omstandigheden en moeilijkheden voor de onervaren zweefpiloot. Men ziet dikwijls genoeg een zwever die te laag komt in het begin van de sleep.

De gekende oorzaken zijn :

- Onvoldoende gecontroleerde overgang van de versnellingsfase tot het klimmen.
- Het effect van het windgradient : als je er in klimt, stijgt de snelheid.

En de opleiding?

Hier ligt de werkelijke oplossing. Niet alleen in de beginopleiding maar ook bij de jaarlijkse controlevluchten moet er nadruk gelegd worden op volgende punten :

- Zwevers met een zwaartepuntshaak.
- Turbulentie en windgradient.
- Overhaaste verbeteringen (vooral van uit een lage stand).
- Een te korte sleepkabel.
- Ervaren lier-piloot omschakelen naar sleepstarten.

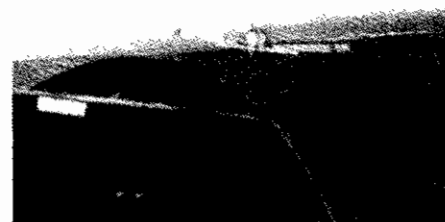
Het laatste punt heeft misschien meer uitleg nodig. Een piloot met honderden lierstarten in zijn vliegboek maar alleen een paar sleepstarten heeft maar een ogenblik afleiding nodig... vergeet dat hij achter een sleper hangt en... verbetert te snel.

Fig. 1 geeft een grafische voorstelling van dat wat er gebeurt. Fig. 2 geeft het verloop van de stand achter de sleper aan in de loop der jaren. De stand in tekening 3 is te gebruiken als referentie.

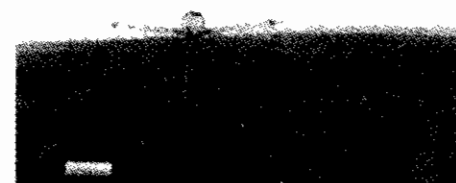
(Vrije vertaling van een tekst van Bill Scull - BGA).

Fig. 2

(K.P.)



1. The «old» position — no longer acceptable.



2. Down again — almost to the correct position.



3. This is right ! Still comfortably above the slipstream and allowing a good margin for upward displacement.



4. This is still above the slipstream and quite a good position to be in.

Volgende examens, vergunningen en bevoegdverklaringen; proeven en brevetten werden gehomologeerd.

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a. Theoretisch examen :

BASSLEER Margaret

b. Theoretisch en praktisch examen :

DE COCK Johan

SCHRAUWEN Herman

JOLIE Jan

STIJNEN Luc

c. Bevoegdverklaring «met passagier» :

CAMBIER Christian

VAN DOMMELEN Karl

JAEQUES Willy *

VAN HOUTTE Herman *

KINET Luc

VERDOODT Pierre

* op 25.09.86

d. Bevoegdverklaring «Hulp-Instructeur» :

ALBERT Patrick

VAN DE VELDE Piet

BOVIN Stefaan

WOUTERS Jan

DE BAKKER Ad

e. Bevoegdverklaring «Instructeur»

COPPENS Henri

F.A.I.-PRESTATIES

1. Zilveren brevet

a. Hoogtewinst :

AELBRECHT Willy

HURXKENS Jean-Marie

GABRIELS Antoine

SCHRAUWEN Herman

GHEYSEN Filip

TEN BERGE Aloysius

GHEYSEN Frans

VAN EEKHOUT Tony

HOLTAPPELS Ludo

b. Duurvlucht :

GHEYSEN Filip

STIJNEN Luc

GHEYSEN Frans

TEN BERGE Ronald

HOLTAPPELS Ludo

TEN BERGE Aloysius

KNEGTEL Adrien

VAN EEKHOUT Tony

PAREDIS René

VANUYTRECHT Stan

SCHRAUWEN Herman

WAELENS Lucien



c. Afstand :

CHARLTON Malcolm

STREITZ Paul

DE BAKKER Adrianus

TEN BERGE Aloysius

GABRIELS Antoine

TIMMERMAN Vital

GHEYSEN Filip

VANUYTRECHT Stan

SCHRAUWEN Herman

WAELENS Lucien

d. Behalen het zilveren brevet :

CHARLTON Malcolm

STREITZ Paul

DE BAKKER Adrianus

TEN BERGE Aloysius

GABRIELS Antoine

TIMMERMAN Vital

GHEYSEN Filip

WAELENS Lucien

SCHRAUWEN Herman

2. Gouden brevet :

a. Vrije afstand :

BROOS Patrick

GOVAERTS Willy

CONSTANTINI Renzo

LAUWERS Robert

DE KOCK Hans

STREITZ Paul

DE LEU Jan

b. Behaalt het gouden brevet :

CONSTANTINI Renzo

3. Diamanten brevet :

a. 300 km doelvlucht :

BROOS Patrick

GOVAERTS Willy

DE KOCK Hans

LAUWERS Robert

DE LEU Jan

STREITZ Paul

b. Vrije afstand 500 km :

BEERTS Luc

DOBBELEIR Peter

BROOS Patrick

LAUWERS Robert

c. Bekomt een 3de diamant :

BEERTS Luc



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

UW IMPORTEUR/AGENT
voor
NEDERLAND en BELGIË

SNELLE leveringen
MINIMUM prijzen
EN voor **SERVICE**

VLIEGINSTRUMENTEN: WINTER

alle typen hoogte- en snelheidsmeters voor zweefvlt., delta's, u.l.'s, en lichte m.vlt.

BAROGRAFEN: OK en WINTER

vanaf f 695,- Bfr. 12300, alle toebehoren.

VARIOMETERS MECHANISCH,

vele typen: **WINTER** en **BOHLI**.

VARIOMETERS ELECTRONISCH:

A/D: LX 100 en LX 1000 vanaf f 763,- Bfr. 13500.

ILEC: SB-7 en SB-8 vanaf f 938,- Bfr. 16600.

PESCHGES: top-class, ook met elektronische compensatie

BOORDCOMPUTERS

(strecken-flug-rechners) voor **PESCHGES** en **ILEC**

de **THERMIEK-METER** f 84,- Bfr. 1480.

VALSCHERMEN: SECURITY, de nieuwe typen 350 en 850. **SLIM-PACK II**. Super-safety.

KOMPASSEN: AIRPATH, BOHLI en **LUDOLPH** reeds vanaf f 181,- Bfr. 3200.

CENTRAIR ZWEEFVLIEGTUIGEN

- **PEGASE** in 5 uitvoeringen
- **MARIANNE** 2-zitter; revolutionair
- div. typen **TRAILERS** vanaf f 6300,- Bfr. 111500.

RADIO EQUIPMENT:

AVIONIC DITTEL 720/760 kanalen.

- Inbouw: 5 typen, fors uitg. vermogen, vanaf f 2299,- Bfr. 40700.
- Mobiel/Grond/Portable: 5 typen, compleet vanaf f 831,- Bfr. 14700, excl. set.

AOR TR-720: 720 kan. COM., 200 kan. NAV.

- 3 Watt uitgang, memo (3), 170x78x38 mm.
- Handhold/Inbouw/Mobiel, compleet incl. akku, ant., lader: f 1649,- Bfr. 29200.

FDK ATC-720, 720-kan. mini-ontvanger

- Zeer gevoelig, incl. tas, akku, antenne en lader: f 789,- Bfr. 14100.

ELT's (nood/crash-zenders) 2 typen vanaf f 780,- Bfr. 13800.

RADIO TOEBEHOREN diverse merken:

- antenne's, in-, op-bouw, magneetvoet.
- speakers, headsets, converters
- hand- en zwanehalsmicrofoons, etc.

BOORDAKKU's in 3 typen 12V/6Ah. vanaf f 84,- Bfr. 1480. Ook **laadapparatuur**.

ZUURSTOF-APPARATUUR:

AMP 400, Zeer eenv. te monteren. Geh. compl. f 1850,- Bfr. 32700.

FLIGHT-JACK's, echt leder, model Franse Luchtmacht. Diverse kleuren. Worden op maat vervaardigd: f 545,- Bfr. 9650.

JEPPESEN computers, flight cases en plotters

DODD-NAVIGATOR rekenschijf/passers

ALLE PRIJZEN **EXCLUSIEF BTW**
en aan wijzigingen onderhevig.

INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

Martin Heesakkers, Eind 11, 5561 BC Riethoven NL.
(tussen Turnhout en Eindhoven)
Tel.: 04902-41741 vanuit België 31.4902.41741



DE BOORDRADIO ALS VEILIGHEIDSTRUMENT

Vlieg je ook vanaf een veld waar het tijdens de weekends een ware heksenketel is? Met motorvliegtuigen, (motor)zwevers, zelfs ultralights en valschermspringers, zonder nog de ballons en de lier te vergeten! Nu ja, overdreven klinkt dit wel, maar dikwijls zitten we echt in een mallemolen, niet?

En weet je nog hoe je schrok, toen plots die sleepmachine met de slingerende kabel uit het niets naar het circuit toedook? Hij had je niet gezien en jij wist dat hij moest komen, maar waar zat hij nu precies? Het is nu eenmaal zo dat het in het circuit vaak zeer druk is, en we hebben toch geen ogen op ons... (vul zelf in)!

Daarom moeten we nuttig en correct gebruik maken van de radio. Dat toestel is z'n vele geld best waard, maar niet om te lullen over de pompjes van 30 cm of over de bluts die vrouwlief (sorry, dames!) in de wagen reed. De radio, mits goed benut, kan onze ogen wel niet vervangen, maar behoorlijk aanvullen.

Enkele voorbeelden. Tijdens de eindaanvlucht als slot van een overlandtrip beluister je - stilzwijgend - de Tower-frequentie. Zo kan je, zonder zelf te moeten oproepen, de piste in gebruik, de windrichting en -snelheid vernemen. Je kan ook al van ver uit de gesprekken afleiden hoe druk het verkeer rond en op het veld is. Hoor je niets, dan is het uiteraard rustig in het circuit en moet je zelf oproepen als je info wil krijgen.

Heeft de zweefstartplaats een eigen frequentie in gebruik, beluister die ook - na de Tower - en meld je aan. Zo weten andere (lokale) vliegers dat er iemand op komst is die, misschien, nogal laag (niet onder het aanknopingspunt, wat dacht je!) gaat binnenkomen. Die frequentie kan ook in noodgevallen gebruikt worden, bijvoorbeeld om de piloot te verwittigen dat hij zijn wiel niet uitheeft («Gebeurt mij nooit», zeg je?) of dat de remkleppen bij de start zijn opengegaan, of dat het hulpwiel nog aan de staart hangt (o ja, die checklist is zo nuttig - als je hem secuur afwerkt!).

Naargelang de plaatselijke omstandigheden (obstakels in het bereik van het circuit, plots verslechterde zichtbaarheid of 'n lokale regenbui) kan het bovendien zeer nuttig zijn, 'n korte positiemelding door te geven - plaats in het circuit, eventuele afwijkende hoogte - uiteraard tijdens een zendpauze op de frequentie.

In elk geval is de radio een instrument dat voor nuttige doeleinden aangewend moet worden, door zoveel mogelijk piloten, maar niet om zoveel mogelijk te vertellen. Ook de enkele voor zweefvliegers gereserveerde frequenties dienen niet voor nutteloos gebabbel. Denk erom dat wie over een flinke zender op 1.000 m hoogte zijn verhaaltje doet, tot enkele honderden kilometer ver beluisterbaar is en dus ander radioverkeer kan hinderen. Discipline bij het onontbeerlijke radiogebruik is dus een absolute noodzaak.

(P.M.)

Het hoekje van de boekenvreter

Zweefvliegen hoeft niet altijd ernstig te zijn. Daarom bespreken we ditmaal een knotsgek boekje. Alleen de titel laat vermoeden dat we niet met een zuurpruim te maken hebben : Mary MEAGHER, **Adventures of a Half-baked Chicken-hearted Granny Glider Pilot**. Ava Book Company, 21 Pitts Road, Oxford, England, 1985. Met tekeningen van Peter Fuller en foto's van de auteur. 209 blz.

Voor de lezers van **Sailplane and Gliding Magazine** is Mary Meagher geen onbekende : grote delen van haar boek zijn in dit tijdschrift verschenen alvorens gebundeld te worden.

Mary leerde zweefvliegen in 1983, op vijftigjarige leeftijd. En daar ze in alles wat ze doet grondig te werk gaat, volgde ze ook een cursus valschermpringen, leerde ze motorvliegen en werd ze weldra sleeppiloot. Niet slecht voor een vrouw met vier kinderen, vijf pleegkinderen en drie kleinkinderen !

Al haar ervaringen - goede en minder goede - vertelt zij in dit boekje, met veel humor en zelfironie. Met haar leren we de typische Engelse «Booker Gliding Club» kennen, waar ze opgeleid werd. We volgen haar dan stap voor stap, via haar eerste vluchten, eerste solo's, zilveren brevet... De tekst is doorspekt met anekdotes, pilotendrinkliederen, sterke zweefvliegersverhalen (Echt gebeurd, hoor !).

En dan al die fijn opgemerkte details van ons alledaags bestaan : monteren, demonteren, buitenhalen, binnenzetten, reinigen van die vervloekte kisten, wachten op die **gecensureerd** die zo lang weg blijft terwijl anderen staan te wachten, urenlang bijhouden van de vluchtplank... Mary heeft het allemaal meegemaakt zoals wij, maar, merkt Brain Spreckley (wereldkampioen ren-klasse) op : «She can write a lot better than she can fly...» en ze vertelt het dan ook spannend. Daarbij neemt ze geen blad voor de mond, zeker niet wanneer zij het onderwerp van de «eigen waterballast» aansnijdt.

Kortom : een steengoed boek over het leven van een - bijna - doorsnee zweefvlieger. Heel verschillend van al die gespecialiseerde technische literatuur of van de levensbeschrijvingen van kampioenen. Je staat net voor een spiegel naar jezelf te kijken. Laten we nog de grappige en goed aan de tekst aangepaste cartoons van Peter Fuller vermelden (hij illustreert ook *Sailplane and Gliding*). En een volledige passage in het Nederlands - zonder drukfouten !

Tot slot nog een citaatje uit de collectie limericks :

There was a young novice at Booker
Who was such a stunning good looker*
The pundits who taught her
Flew worse than they aughter
Until the poor girl's nerve forsooker.

(SVDV)

WEDSTRIJDKALENDER

BELGIË

20-21/6	Handicap der Kempen - Weelde
1(2)/8	Victor Boin Beker (Club- en Tweezittersklasse) - Zwartberg
8-15/8	3de Int. 'I. Keiheuvel - Balen

BUITENLAND

16/5	Eendagswedstrijd WBCA - Woensdrecht (NL.)
17-24/5	Old-timerwedstrijd - Camphill (U.K.)
18-29/5	Nederlandse nationale kampioenschappen - Terlet (NL.)
22-30/5	22ste Int. wedstrijd - Hahnweide (BRD)
23/5	Gilzer eendagswedstrijd (NL.)
28-31/5	Old-timer wedstrijd - Schinveld (NL.)
28-31/5	21e Concours des Ardennes - St. Hubert
28/5-8/6	Zwitserse kampioenschappen - Birrfeld (CH)
31/5-11/6	Int. wedstrijd - Romorantin (F)
4-8/6	Old-timerwedstrijd - Spitzerberg (A)
20-27/6	Wedstrijd Pégase-vliegers - Le Blanc (F)
28/6-7/7	Nat. Frans kampioenschap Renklasse - Issoudun (F)
28/6-11/7	Int. wedstrijd - Issoudun (F)
9-18/7	Nat. Frans kampioenschap standaardklasse - Brienne (F)
11-14/7	Jura d'Or - Oyonnax (F)
12-26/7	E.K. voor dames - Schumen (BUL)
16-25/7	E.K. Clubklasse - ST. Yan (F)
18-25/7	20ste Int. wedstrijd - Klippeneck (BRD)
21-31/7	Coupe Libre - Vinon (F)
28/7-13/8	Italiaanse nationale kampioenschappen - Rieti (I)
28/7-6/8	Juniorenwedstrijden - Venlo (NL.)
1-15/8	2nd World Glider Aerobatic Championships - Bielsko (PL)
3-11/8	Int. wedstrijd - Boilleau (F)
3-14/8	Europese beker voor tweezitters - Poitiers (F)
21-23/8	Grand Prix Int. de Vitesse - Luchon (F)