

2100 DEURNE 6

G.P.P./8/ 1741

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

8ste jaargang - nummer 31
juli-augustus-september 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-erkenningsnummer 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 31
juli - augustus - september 1987

In dit nummer

- * Van de redactie 5
- * Terug naar de basis. Deel 6 6
- * K.B.A.C.-Sportcommissie 10
- * Besluitvorming bij piloten 12
- * BLOSO-LCK cursussen kalender 14
- * BLOSO Sport+ klassieker
«de gordel» 17
- * Wedstrijdnieuws 18
- * Het hoekje van de boekenwreter 26

Verleenden hun medewerking :

F. Berx, E. De Wachter, J. Germis,
G. Hammond (S.S.A./S.S.F.), E. Huybreckx,
A. Lauwers, R. Lauwers, P. Mullaert,
S. Vander Veken, A. van Heesch

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

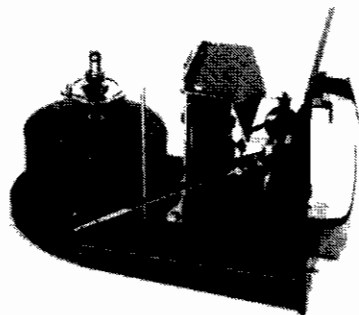
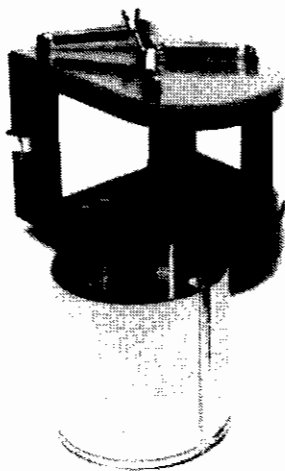
Teksten voor het volgende nummer worden op de redactie verwacht tegen 15 oktober a.s.

Foto op de voorpagina

De «83» op 16.000 ft tussen
Barcellonaette en St. Crepin
met + 3 m/s in juli jongstleden
(foto J. Thomassen)

BAROGRAFEN

WINTER EN O/K



met inkt of viltstift
registratie
3,4,5,6,8,10 of 12 km

NU vanaf f 695,-
excl. 19% BTW
BFR. 12.300

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

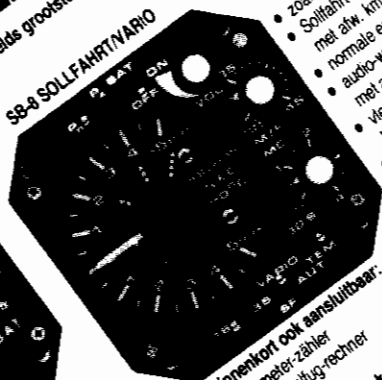
ILEC ELEKTRONIK FÜR SICHERHEIT FÜR DEN SEGELFLIEGER

Nu al 's werelds grootste Vario-fabrikant

- audio = VEILIGHEID
- 30 sec. integrator
- 1-3 sec. filter
- akku-controle
- Mac-Cready ring



SB-7 CLUBVARIO



SB-8 SOLLFAHRTVARIO

- zoals SB-7 EN MET met atw. km/h
- Sollfahrt-berekening
- normale en mugenpolare
- auto-weergave naar keuze met aut. volume-regeling
- Mac-Cready trappokbus inst.
- buiten-temperatuur
- vele samenstellingen mogelijk.

- Binnenkort ook aanstuurbaar.
- Kilometer-zähler
- Streckenflug-rechner



Ook voor: TE-buizen
Statische buizen
Twee jaar fabrieksgarantie

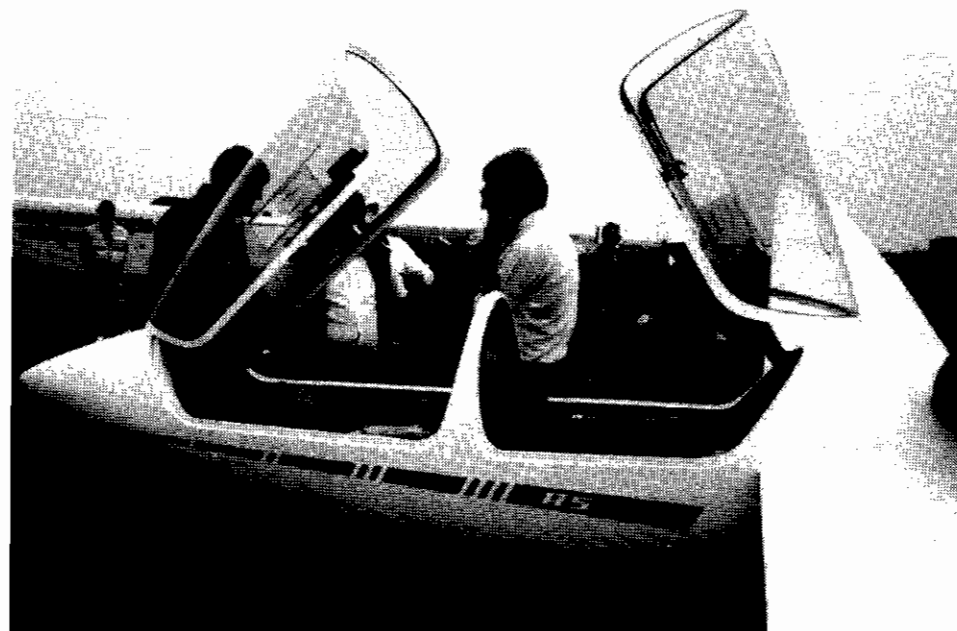
VAN DE REDACTIE

Het vliegseizoen is weer zo goed als voorbij wanneer je dit artikel leest.

Het seizoen is niet veel zaaks geweest: regen, regen ... regen. Helemaal geen vliegweer, zelfs in het buitenland waren de weersomstandigheden slecht.

In dit nummer wordt uiteraard ruim aandacht besteed aan de wedstrijden in eigen land alsook aan enkele buitenlandse. Verder vindt u het zesde en laatste deel van de reeks «Back to Basics» en het vervolg van de reeks «Besluitvorming bij piloten».

Veel leesgenot.



«De nieuwe ASH 25 tijdens de tweezitterswedstrijd te Eindhoven (Foto: J. De Koninck)».

TERUG NAAR DE BASIS - deel 6

Ieder vliegveld stelt zijn eisen wat het circuit betreft. Stelregels die hier dienen te worden nageleefd, kunnen elders problemen geven.

Sterke turbulenties aan de lezijde van een heuvel of plateau (bv. Sisteron, St. Auban, Le Blanc) kunnen het noodzakelijk maken dat de dwarswindbaan dicht bij het vliegveld wordt gevlogen, om het te laag komen tijdens de eindaanvlucht te vermijden. Dezelfde wijze van aanvliegen van een open veld bij een buitenlanding zou leiden tot een over-shoot wegens een teveel aan hoogte (HELP = high energy landing problem).

Vandaar dat de ervaring opgedaan tijdens het aanvliegen van zoveel mogelijk verschillende vliegvelden, van onschatbare waarde is. Het dwingt ons rekening te houden met de steeds veranderende omstandigheden, die voortdurend onze aanvliegplanning doen wijzigen. Het is belangrijk te weten dat de eerste vlucht van die bepaalde dag, of op dat vliegveld, van belang is voor je beoordelingsvermogen. De volgende vluchten dienen met deze eerste vlucht te worden vergeleken en dan slechts op details te worden verbeterd.

Daarom dat je tijdens de eerste vlucht moet trachten het toestel te landen precies op de plaats dat je het hebben wil. Land je verder, dien je consequent te besluiten dat je beoordelingsvermogen en vliegcapaciteiten nog niet zijn zoals het hoort.

Het is steeds aan te bevelen om bij het circuit een correcte rugwindbaan te vliegen op voldoende hoogte, zodat de dwarswindbaan aangevat wordt op ongeveer 150 meter. In het circuit wordt niet meer naar thermiek gezocht of gespireleerd. Wens je dit toch te doen op een hoogte die eigenlijk overdreven is om reeds het circuit aan te vatten, doe dit dan in een zone bovenwinds van het circuitpunt, zodat je met de wind in de rug het circuit kan aanvatten indien je geen stijgen vindt. Men noemt dit de hoogteverlieszone (zône de perte d'altitude). Indien je slechts weinig hoogteoverschot hebt is een 360° bocht niet aan te bevelen. In rustige lucht en mooi gecoördineerd vliegend, kost je dit 30 meter. Maar dit kan oplopen tot 60 meter of meer indien je in een daalgebied komt. Daarom is deze vliegwijze slechts aan te raden indien dit hoogteverlies toelaatbaar is.

Beter is het in de hogergenoemde situatie het circuit ruimer te vliegen of de remkleppen te openen tot de gewenste hoogte (laat je hierbij niet weg-driften door een sterke cross-wind).

De meeste beginners hebben ook de neiging om tijdens de rugwindbaan naar de landingsbaan toe te vliegen (convergentie). Dit is slechts toelaatbaar indien je gebrek aan hoogte hebt, het gevolg van het doorvliegen van een daalwindgebied. Neem daarom in de verte een referentiepunt op de grond waar je naartoe stuurt om parallel met de landingsbaan te blijven.

Tijdens de rugwindbaan dienen de noodzakelijke checks te gebeuren. De meest vitale zijn het buitenbrengen van het wiel, het aannemen van de correcte snelheid en het uittrimmen van het toestel. Je houdt tevens de hand op de remkleppen. De hoogte wordt niet meer afgelezen van de hoogtemeter maar geschat en voortdurend geëvalueerd op veiligheid.

Het checken van de belangrijkste parameters dient volgens een proces te gebeuren dat zich voortdurend herhaalt, zonder oponthoud : «Snelheid O.K. ?, afstand t.o.v. de landingsbaan, windrichting op de grond, windsterkte, aanvliegzone en landingsbaan vrij ?, Hoogte O.K. ?».

Hoeveel tegen de wind opsturen in de zijwindbaan ? Hand op de remkleppen en ontgrendelen. Gebruik ze nu reeds om een deel van je overtollige hoogte kwijt te raken indien het lijkt dat de eindbocht veel te hoog zal worden genomen. Pas hierbij je snelheid aan. Sluit de remkleppen opnieuw, pas opnieuw je snelheid aan. Maak de eindbocht en hou rekening met de drift zodat je mooi uitgelijnd op de aslijn van de landingsbaan vliegt, met de neus in de wind. Je ziet dat dit alles een hoog werkritme oplegt. Probeer steeds vooruit te denken op de vereiste handeling. Dan pas ben je de situatie meester en vlieg jij met het toestel en niet omgekeerd.

Na een aantal circuits en een begrijpelijke briefing leer je nog weinig indien je instructeur je alles voorkauwt in de zin van : «Draai nu in zijwindbaan, open de remkleppen nu, ...». Je dient je eigen beslissingen te nemen binnen de grenzen van je ervaring en veiligheid.

De instructeur kan wel suggestief te werk gaan zoals : «Herinner je dat indien je te hoog bent... je ofwel verder doorvliegt of de remkleppen gebruikt, maar jij beslist».

Het circuit is nooit een wiskundig iets. Te veel dingen variëren sterk tijdens het uitvoeren ervan, en sturen je planning in de war. Bv. daal- en stijgwind gebieden, turbulenties dicht bij de grond, iemand die juist voor je landt,... Zulke zaken dien je meer als een uitdaging te beschouwen dan wel als vervelend. Het werkelijk circuit heeft dikwijls niets gemeen met dat wat je in het boekje wordt voorgeschreven.

Niet zelden ligt aan de basis van een crash de beslissing om veel te laag, toch het circuit aan te vatten op het klassieke referentiepunt. Ben je benedenwinds gaan spiraleren zonder hoogtewinst te bereiken, en heb je door op de wind terug te komen te veel hoogte verloren om een veilig volledig circuit te vliegen, stel je dan tevreden met een korte rugwindbaan, of vlieg zelfs direct de zijwindbaan aan. Je weet maar nooit door welke daalwindgebieden je zult vliegen bij het hardnekkig aanhouden een volledig circuit te willen vliegen.

Fundamenteel is er niets fout bij het gebruiken van de remkleppen tijdens de laatste bocht, gesteld dat de snelheid correct is en behouden blijft.

Voor een onervaren piloot is het verstandiger de remkleppen niet plots te openen tijdens de bocht. Dit veroorzaakt immers een plotseling wegvalen van de snelheid tenzij de neus onmiddellijk naar omlaag gebracht wordt. Vloog men hiervoor reeds te traag, dan is het afscheurpunt niet ver meer. Dit is een ernstige gevaarssituatie en dikwijls de oorzaak van een crash bij een buitenlanding, wanneer de piloot gefixeerd kijkt naar het veld i.p.v. zijn snelheid correct te houden.

Het intuïtief naar omlaag brengen van de neus is een reactie die een leerling niet steeds eigen is. Open daarom de remkleppen pas nadat men de bocht heeft beëindigd. Laat je ook niet misleiden door het dalvermogen van de remkleppen. Sluit ze ook op tijd. Tracht de noodzaak tot het gebruik van remkleppen steeds te zien in relatie tot de standhoek van het toestel t.o.v. het landingspunt, gesteld dat de snelheid correct is.

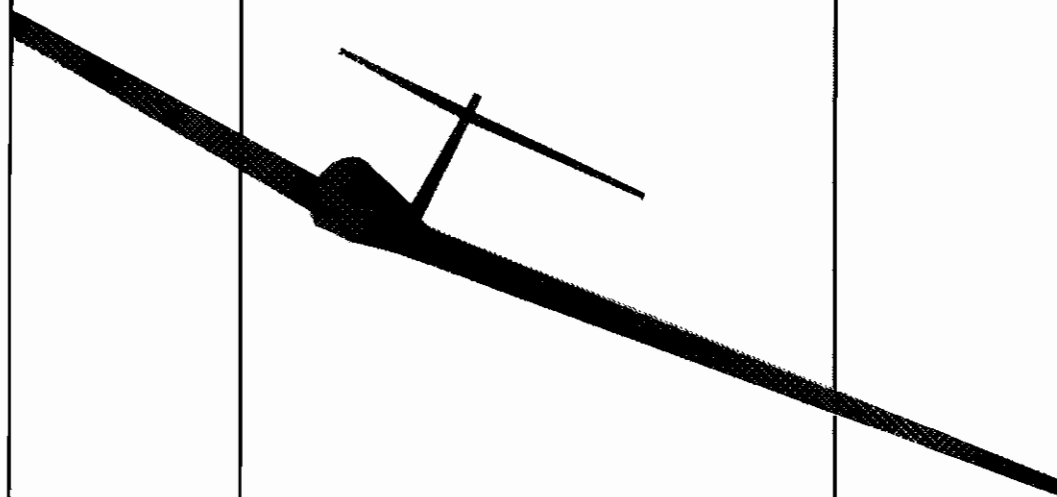
Hoe ruimer het landingsterrein en hoe meer mogelijkheden om een landingsbaan keuze te maken, des te slordiger is dikwijls het circuit. Leg je daarom zelf een discipline op, en bouw telkens een hoogtereserve in om dalwindgebieden op te vangen zodat je het geplande circuit correct kan uitvoeren. Daarom is een finale die zonder remkleppen wordt gevlogen, gevaarlijk. Men was immers veel te laag. De kans tot overshoot daarentegen doet zich voor wanneer men te veel hoogte heeft en verplicht is met volle kleppen binnen te komen. In dit geval is het aan te raden te slippen. Dit brengt je snel op een hoogte waarop het volledig openen van de remkleppen niet meer nodig is. Het slippen dient steeds op voldoende hoogte te gebeuren om veilig te zijn. Deze techniek dient door iedere overlandvlieger gekend te zijn en regelmatig geoefend te worden tijdens lokale vluchten zodat ook dit een automatisme wordt.

(JG)

TE KOOP

- ★ Ka 6 CR, volledig geïnstrum.
E-vario, Winter-barograaf,
foto toestel, batterij, aanhangwagen
tel. 02/426 00 16. K. Huizenga
- ★ Mucha (OO-ZSL), nieuwe kap
E-vario, radio, aanhangwagen
tel. 00-31-1641-5158
- ★ Barograaf Peravia
tel. 011/43 10 87
- ★ Ka 6 E, volledig geïnstrum.
gecomp. vario, bouwjaar '67
aanhangwagen - F. Luyck
tel. 03/325 20 33 (overdag)
of 03/384 09 67 ('s avonds)
- ★ Verkrijgbaar op het secretariaat :
 - «Theorie v.h. zweefvliegen»
880,-F
 - vliegboekje - 70,-F
 - Zilveren C-Sticker - 30,-F

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

Uittreksel van het verslag van de commissievergadering van 19 mei 1987

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

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a. Theoretisch examen :

AERTS André	KOPPEN Paul
BIERNAUX Guy	MEYERS Dirk
BRITTON Arthur	ROYAKKERS Johan
BRUININX Anna	SANTEGOETS John
CLAES Kris	SCHOLLIERS Dirk
CUYVERS Marcel	VAN ASTEN Gerardus
DE BOULLE Peter	VAN DEN BLIEK Har.
DE BRUYNE Victor	VAN DER VEKEN G.
DESCHRYVER Marc	WILMS Bart
GEERTS Marie-Louise	WILMS Herman
JORIS Jos	ZOONTJES Frank

b. Theoretisch en praktisch examen :

VAN DONINCK Dirk	CEULEMANS Alfons
VAN GENECHTEN Marcel	GIJBELS Ervé
VLOEMANS Frans	JENNEN Rik

c. Bevoegdverklaring «met passagier» :

ANTONISSEN Chris	PAREDIS René
COLLIN André	PICCART Guy
HAESAERTS Steven	STYNEN Luc
HOOGSTYNS Peter	TEN BERGE Aloysius
JENNEN Rik	

d. Theoretisch examen «Hulp-Instructeur» :

GHEYSEN Filip	LAVAERT Lieven
GORREBEECK Wilfried	LUYCKX Johan



F.A.I.-PRESTATIES

1. Zilveren brevet

a. Hoogte winst :

PEERAER Herman

VAN GENECHTEN Marcel

b. Duurvlucht :

VAN DONINCK Dirk

c. Afstand :

KONNO Masamiki

2. Gouden brevet :

a. Hoogte winst

ROMMENS Robert

VANNITSEM Léon

b. Behaalt het gouden brevet :

ROMMENS Robert

3. Diamanten brevet :

a. 300 km doelvlucht :

COSTANTINI Renzo

RECORDS

Snelheid op driehoek 100 km :

BOURGARD Paul : 166,87 km.

(Benalla, Australië op 02.02.1987)

Snelheid op driehoek 300 km (dames)

LITT Georgette : 82,70 km.

(Theux-Verviers op 24.04.1987).

EXAMEN SPORTCOMMISSARIS

DE WIJS Bert

87/322

VAN DEN BORNE Paul

87/332

SCHOTEL Pieter M.

87/328

VANDERVOORT Paul

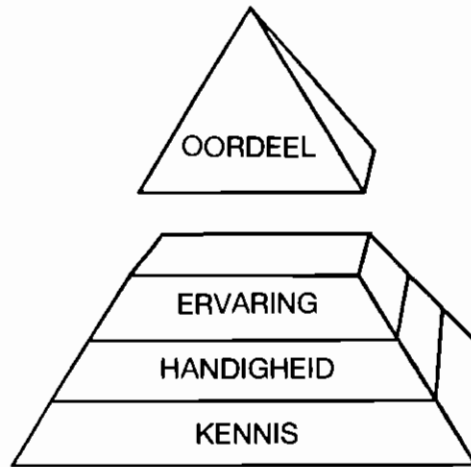
87/333

SPEETJENS Jan

87/329

BESLUITVORMING BIJ PILOTEN

Deel 3 - Lukrake (= gevaarlijke) denkpatronen



De meeste zweefvliegers beweren dat het interessantste deel van het motorloze vliegen bestaat in de uitdaging, voortdurend beslissingen te moeten nemen op grond van waarnemingen van de omgeving.

Precies wanneer dat nemen van beslissingen in gebreke blijft, gebeuren er ongelukken. Vooral gevaarlijke denkpatronen liggen aan de basis van verkeerde handelingen die tot risicovolle toestanden en tot accidenten kunnen leiden.

Wij willen hierna enkele van die gevaarlijke denkpatronen behandelen.

1. Anti-autoriteit - «Zeg mij niet wat ik moet doen!» Velen achten reglementen, clubvoorschriften en richtlijnen vanwege instructeurs overbodig en waardeloos. Zij zullen dan ook handelen zoals zij het willen. Opgelet: een piloot heeft wel het recht, bepaalde richtlijnen kritisch te beschouwen en zelfs, ze niet of slechts gedeeltelijk op te volgen, maar dan alleen in het kader van pilotagebeoordelingen. Wie echter anti-autoritair reageert, heeft meestal geen zicht op de situatie en zal vaak anders handelen dan voorgeschreven is, gewoon omdat men «hem niet hoeft te zeggen wat hem te doen staat!»

2. Impulsiviteit - «Doe iets, gauw!» - «Doe iets, ook al is het verkeerd!». Sommige piloten menen, vooral in het begin van hun vliegcarrière, dat alles van belang is en dat zij snel moeten handelen. Dat heeft tot gevolg dat zij daden stellen waarvan zij de afloop niet (kunnen) voorzien, en waarvoor zij zelfs geen alternatief in overweging nemen.

Er zijn uiteraard omstandigheden waarin onmiddellijk gereageerd moet worden, bv. bij een kabelbreuk aan de lier. In andere gevallen, bv. als men vaststelt dat de snelheidsmeter niet werkt, is geen onmiddellijke, impulsieve handeling geboden.

3. Onkwetsbaarheid - «Dat zal mij niet overkomen» - «Dat gebeurt alleen aan anderen». Die piloten erkennen dat ongelukken zich inderdaad voordoen, maar alleen met anderen, gewoonlijk met piloten die zij minder ervaren achten of die, volgens hen, «stomme» fouten maken. Zulke piloten benutten wellicht meer kansen, maar lopen ook meer risico's dan voorzichtige piloten.

Vele ongelukken zijn het gevolg van doorvliegen in slechte VFR- of zelfs IFR-voorwaarden. Piloten die zichzelf «onkwetsbaar» achten, menen dat zij in zulke omstandigheden geen gevaar lopen en wagen het er dan ook op.

4. Macho - «Ik kan dat!» - «Ze zullen nogal opkijken naar mijn durf en kunde». Blijkbaar zijn allerhande sporttakken een kweekbodemp voor machomensen - en de TV is al niet veel beter. Ook in de zweefvliegerij is hun aantal niet te veronachtzamen - mensen die bereid zijn risico's te lopen om op de anderen indruk te maken, om te trachten te bewijzen dat zij het beter kunnen dan wie ook. Maar vroeg of laat betalen zij daar de tol voor!

5. Twijfel - «Wat heeft het voor nut?» - «Al wat ik kon doen, heb ik al gedaan, dus nu is't voorbij!»

Zulke mensen hebben gebrek aan zelfvertrouwen. Zij zien niet in dat zij zelf de dingen in handen hebben. Lukt het niet, och ja... dat was tegenslag. Actie is iets voor anderen, zelf zijn ze maar gelukkig als ze niets te beslissen hebben.

Dat waren vijf «gevaarlijke denkpatronen». Wat zou u doen om er tegen in te gaan, om anders te denken?

Straks geven we enkele eenvoudige tegenmaatregelen. Maar verander intussen al je verkeerde opvattingen en denkpatronen.

Deel 4 - Tegenmaatregelen tegen gevaarlijke denkpatronen

Wat kunnen we doen om die gevaarlijke denkpatronen tegen te gaan? Bij onszelf, wel te verstaan, want wat hier werd en nog zal worden geschreven is niet bedoeld om je te helpen andere piloten te beoordelen, maar om je een beter inzicht te geven in je eigen verkeerde gedachten-gangen, en om ze te corrigeren.

De menselijke geest kan slechts één probleem tegelijk behandelen. Dus, als je op een gevaarlijke gedachte komt, is het vaak voldoende, een ander idee «in te voeren», waardoor de eerste gedachte wordt «uitgewist». Voor elke gevaarlijke gedachte bestaat er zo'n «tegengif» dat men automatisch moet gebruiken. Hierna volgen voor de vijf behandelde gevaarlijke denkpatronen de respectievelijke vervangingsideeën. Leer ze uit het hoofd en op de duur ga je automatisch de gevaarlijke denkpatronen door goede vervangen.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap



Administratie voor Sport en Openluchtcreatie
BLOSO - LCK (Landelijke Commissie Kadervorming)


OPLEIDINGSCURSUSSEN

L.C.K.-secretariaat: BLOSO - Koloniënstraat 31 - 1000 Brussel

HET BLOSO ORGANISEERT IN HET VOORJAAR 1988 DE VOLGENDE LCK-OPLEIDINGSCURSUSSEN:

ATLETIEK	: hulptrainer (50-70 u.)	LANGLAUF	: initiator (41 u.)
BADMINTON	: - hulptrainer (42 u.)	MINDERVALIDEN	: - onderbouw (22 u.)
BASKETBAL	: - clubtrainer (80 u.)	PETANQUE:	: initiator (22 u.)
BERGWANDELEN	: - initiator (35 u.)	RECREATIEDUIKEN	: initiator (36 u.)
BESTUURSKADER	: - hulptrainer (75 u.)	ROEIEN	: hulptrainer (35 u.)
GYMNASTIEK	: - clubtrainer (75 u.)	ROLSCHAATSEN	: - initiator sneuroischaatsen (12 u.)
HANDBOOGSCHieten	: initiator (37 u.)		: - initiator kunstroischaatsen (16 u.)
IJSSCHAATSEN	: (10 u.)	SCHOONSPRINGEN	: initiator (? u.)
JAZZ-DANS	: - initiator gymnastiek (basiscursus) (70 u.)	SKI	: - clubtrainer Alpijns ski (72 u.)
JIU-JITSU	: - hulptrainer artistiek turnen (72 u.)	SPELEOLOGIE:	: hulptrainer (46 u.)
JUDO	: instructeur (30 u.)	SQUASH:	: initiator (30 u.)
KAJAK	: - initiator ijschaatsen (basis-cursus) (30 u.)	STANDAARDDANSEN	: assistent-dansleeraar (96 u.)
KARATE:	: - 1ste graad (initiator) (65 u.)	TAFeltenNIS	: - initiator (35 u.)
KORFBAL	: - 2de graad (hulptrainer) (70 u.)	TENNIS	: - hulptrainer (46 u.)
KUNSTZWEMMEN	: hulptrainer (? u.)	VOETBAL	: clubtrainer (50 u.)
	: - initiator (33 u.)	VOLLEYBAL	: hulptrainer (70 u.)
	: - hulptrainer (70 u.)	WATERSKI	: - initiator (40 u.)
	: hulptrainer (61 u.)	WINDSURFING	: - hulptrainer (80 u.)
	: clubtrainer (30 u.)	ZEILEN	: clubtrainer (82 u.)
	: hulptrainer (57 u.)	ZWENBADMEESTER	: - initiator (40 u.)
	: - initiator (38 u.)	ZWEMMEN	: - clubtrainer Alg. stam (70 u.)
	: - hulptrainer (66 u.)		: - instructeur (75 u.) - juli '88
			: (80 u.)
			: hulptrainer (46 u.)

Inlichtingen en inschrijvingen:

1. BLOSO - L.C.K. secretariaat, Koloniënstraat 31 te 1000 BRUSSEL	Tel. 02/510 34 11	
2. PROVINCIALE INSPECTIEDIENST		
ANTWERPEN	BRABANT	LIMBURG
BSC Peerdobos	BLOSO	BSC Hasselt
Bredabaan 31	Koloniënstraat 31	Gouv. Verwilghensingel 13
2130 BRASSCHAAT	1000 BRUSSEL	3500 HASSELT
Tel. 03/646.81.11	Tel. 02/510 34 11	Tel. 011/22.21.02
	OOST-VLAANDEREN	WEST-VLAANDEREN
	RAC Ter Plaeten	BSC Assebroek
	St.-Lievenslaan 33a	Speepleinlaan 1
	9000 GENT	8320 BRUGGE 4
	Tel. 091/35.22.13	Tel. 050/35.08.61

Gevaarlijk denkpatroon

Anti-autoriteit :
«Zeg mij niet wat ik moet doen !»
Impulsiviteit :
«Doe iets, gauw !»
Onkwetsbaarheid :
«Dat zal mij niet overkomen !»
Macho :
«Ik kan dat !»
Twijfel :
«Wat heeft het voor nut ?»

«Tegengif»

«Volg de regels.
Doorgaans zijn ze juist»
«Niets overhaasten.
Eerst nadenken».

«Dat zou mij ook kunnen gebeuren».

«Risico's nemen is dom».
«Ik ben niet hulpeloos.
Het kan aan mij gelegen zijn».

Ter illustratie het verhaal van Ivo en Marcello in de Ka7. Op 'n prachtige thermiekdag met 'n basis van ruim 2.000 meter gaan ze samen vliegen nabij de grens van een TMA. Ivo is aan het thermieken en nadert de TMA-drempel van 5.500 voet MSL. Marcello stelt voor, wat verder van de TMA weg te gaan, maar Ivo wimpelt zijn suggestie af met «Die liners komen hier toch nooit lager dan 8.000 voet». Als ze dichterbij de wolkenbasis komen, vraagt Ivo aan Marcello of hij al ooit in de wolken gevlogen heeft. «Ik doe dat vaak en eigenlijk houdt het niets in, als je maar constante bochten draait».

Nu Marcello de grond ziet verdwijnen, maakt hij zich boos op Ivo, rukt hem de stuurknuppel uit de hand en wil uit de wolk wegdraaien. Als ze uit de wolk komen, wijst de neus steil naar de grond, een tolvlucht ! «'k heb nog nooit een tolvlucht gemaakt, hoe raak ik eruit ?» roept Marcello in paniek. Ivo neemt de stuurorganen over en stopt de tolvlucht, waarbij hij op 'n haar na een andere zwever in de thermiek kan vermijden. Terug naar 't vliegveld nu, genoeg emoties beleefd !

Allemaal domme fouten, zal je zeggen. Inderdaad, maar precies zulke fouten zorgen voor ongelukken. Voor een buitenstaander is het duidelijk dat de piloot een reeks fouten beging die tot het accident leiden.

Hoe hadden die piloten hun problemen kunnen oplossen ? Wat waren de gedachten van elk van hen die in het probleem resulteerden ? Was Ivo alleen maar aan het bluffen ? Was Marcello te bedeesd om Ivo ervan te weerhouden, de wolk in te gaan ?

Herkende je de gevaarlijke denkpatronen in dit scenario ? En weet je nog wat het «tegengif» voor elk ervan was ? Lees het verhaaltje nog eens na en vergelijk met wat hierna in de tabel staat :

Ivo vond dat de TMA geen zin had.	
Anti-autoriteit	Volg de regels.
Er komen geen liners onder de 8.000 voet.	
Onkwetsbaarheid	Het zou mij kunnen overkomen.
Wolkenvliegen is gemakkelijk.	
Macho	Risico's nemen is al te gek.
Marcello grijpt de knuppel vast.	
Impulsiviteit	Niet zo snel, eerst nadenken.
Marcello weet niet hoe hij uit een tolvlucht raakt.	
Twijfel	Ik ben niet hulpeloos, Het kan van mij afhangen.

Het herkennen van potentiële gevaren is even belangrijk als het herkennen van werkelijke gevaren, en het herkennen van de gevaarlijke denkpatronen met de automatische reactie van het «tegengif» zal helpen om te voorkomen dat potentiële gevaren werkelijke gevaren worden.

De piloot mag zichzelf niet in problemen laten brengen die zijn capaciteiten te boven gaan, tenzij hij vergezeld is van een instructeur die «probleemgebieden» demonstreert. Dit geldt voor solovliegen of voor vluchten met iemand die geen instructeur is, aangezien het kan gebeuren dat de andere piloot niet inziet dat hij kwetsbaar is, zelfs al weet jijzelf wel dat jij het bent.

Dit alles komt neer op wat men vroeger «gezond verstand» noemde. Anderen zeggen gewoon : «Doe niet dom». Nu noemen we het «Besluitvorming bij piloten».



Deze Bloso Sport* Klassieker wordt dit jaar voor de 7de maal georganiseerd en is in enkele jaren uitgegroeid tot dé Vlaamse sporthappening rond Brussel. Het opzet is aandacht vragen en een sensibiliseringsproces van de Vlaamse aanwezigheid in en rond Brussel alsmede te duiden op de aanwezigheid van groen.

De Gordel is een massa organisatie geworden. Er worden dit jaar op 6 september a.s. niet minder dan 30.000 deelnemers verwacht.

Fietsers kunnen kiezen tussen volgende afstanden :

- 90 km. de echte Gordeltocht;
- 40 km. de Zoniënfietstocht;
- 20 km. het Familiegordeltje;

Wandelaars kunnen kiezen uit volgende afstanden : 28, 14 of 7 km. Nieuw in 1987 is de jogging mogelijkheid met keuze uit afstanden van 6 tot 12 km.

Het inschrijvingsgeld bedraagt slechts 100 luttele BF. Nadere inlichtingen kunnen bekomen worden op het Gordelsecretariaat, Gemeentehuis, 1640 St. Genesius-Rode. Tel. : 02/380 44 44.

WEDSTRIJD NIEUWS

5^e Kiewit-cup 30/4-3/5/87

Een rekord aantal piloten (30) had zich aangemeld voor de 5de uitgave van de KIEWIT-CUP, die nu stilaan een traditie wordt op het 1 mei weekend. Gezegend met het slechte 1987 voorjaarsweer, werd het toch een goede wedstrijd met een fantastische sfeer (speciaal op de grote barbecue zaterdagavond).

30/4 : Overtrokken en regenachtig.

Geen mogelijkheid tot afstandsvliegen. Enkele deelnemers profiteerden ervan om hun eerste start van het seizoen te doen.

1/5 : Regen in de morgen tot ± 11.00 u, daarna snelle weersverbetering met thermiek vanaf 12.30 u. Verrast door deze ontwikkeling werd er snel opgebouwd en om 14.15 u. startte de Standaardklasse voor een omloop van 181 km. Kort na de start overbewolking en afscheuring zodat om 15.20 u. iedereen alweer op Kiewit geland was.

2/5 : Regen in de morgen tot ± 10.30 u, daarna de voorspelde opklaringen met goede thermiek. Geldige proef in alle klassen (zie uitslag).

3/5 : Regen in de morgen en verder overtrokken voor de ganse dag. Prijsuitreiking om 13 u. met volle hoop op beter weer in 1988.

F.B.

EINDUITSLAG

STANDAARDKLASSE :

Omloop 147 km.

Piloot	Toestel	Klub	Afstand	km/u	Punten
1. BRAET / PEETERS	Twin I	DAC	147,0	76,0	972,2
2. HUYBRECHTS M.	S. Cirrus	ACK	147,0	75,7	949,9
3. SOMERS M.	LS-4	DAC	147,0	74,4	915,1
4. BIESTERS H.	Discus b	EAC	147,0	72,3	889,6
5. DE CONINCK E.	LS-1d	KAC	147,0	67,4	862,3
6. BERGER M.	Cirrus 75	ALB	147,0	65,7	824,0
7. HOLSTEYNS H.	LS-1d	ALB	147,0	58,8	752,0
8. AERTS M.	AS-W15	ACK	147,0	51,2	680,6
8. VAN HOUTTE J.	LS-1c	ALB	147,0	47,9	680,6
10. FRANSEN G.	Cobra 15	AZM	129,0	,0	575,9
11. THOMASSEN J.	S. Cirrus	LV	121,0	,0	518,9
12. LALIWERS R.	Cirrus 75	DAC	112,0	,0	467,6
12. SLEGTEN B.	Cirrus 75	LV	112,0	,0	467,6
12. VAN LOOY W.	DG-100	AZM	112,0	,0	467,6
15. ALBERT P.	AS-W15	LV	96,0	,0	383,9
15. STAESSENS J.	Twin I	AZM	96,0	,0	383,9
17. BROOS P.	Cirrus 75	DAC	30,5	,0	2,9
18. VAN STAADEN J.	S. Astir	ELZC	0,0	,0	0,0

KLUBKLASSE :

Omloop 97 km.

Piloot	Toestel	Klub	Afstand	km/u	Punten
1. VAN DINGENEN P.	C. Libelle	ACK	97,0	72,3	625,0
2. DRAPPIER J.	Ka6E	KFC	97,0	60,7	559,6
3. KIMPE M.	Ka6CR	LV	97,0	39,4	488,4
4. LENDERS D.	Ka6E	KAC	97,0	43,8	466,7
5. HOOGSTYNS P.	J. Astir	ALB	50,0	,0	130,6
6. BOON P.	Ka6E	DAC	39,0	,0	62,7
7. DESAIR L.	Twin II	LK	37,0	,0	45,7
8. TIMMERMAN V.	Mistral C	LV	0,0	,0	0,0

OEFENKLASSE :

Heen en terug 78 km.

Piloot	Toestel	Klub	Afstand	km/u	Punten
1. ABRAHAMS W.	Ka8b	ALB	52,0	,0	312,5
2. KINET L.	Ka8b	ALB	44,0	,0	198,9
3. SPEETJENS J.	Ka8b	ALB	26,0	,0	0,0
4. VAN GAAL J.	AS-K13	LV	1,0	,0	0,0

Handicap der Kempen 20 en 21 juni 1987.

De traditionele internationale wedstrijd, ingericht door de Kempische Aeroclub, week niet af van de andere wedstrijden, dit jaar georganiseerd. Alles moest — zoals elders — werkelijk gebeuren onder marginale omstandigheden. Niemand nam het dan ook sommige piloten kwalijk dat ze onder de stromende regen verkozen thuis te blijven.

Nochtans beloofde de meteo-man van dienst op zaterdag in de namiddag een wedstrijdkans. Die kans kwam er en stipt te 16.00 uur ging de eerste renklasser door de poort voor een driehoek van 144 km langs Zevenbergen en Heesch in Nederland. De Standaardklasse kreeg dezelfde proef, terwijl de clubklasse 94 km kreeg langs Dongen en 's Hertogenbosch.

Voor de clubklasse werd het geen geldige wedstrijddag. Sommige open-, ren- en standaardklassers vlogen, weliswaar met matige snelheden, hun proef rond. De doorduwer van Diest Aeroclub, Robert Lauwers, won in de open- en renklasse voor Robby Van Yzendoorn en habitué Rinus Van der Steen, terwijl de Nederlandse kampioen Dick Teuling met sprekend gemak de standaardklasse overheerste voor Eddy De Coninck van de Kempische. Bij een vergelijking tussen de tijden en de afstanden valt op te merken dat de Standaardklasse in verhouding zeker zo goed presteerde als de Open- en Renklasse. Een gevolg van de weersomstandigheden ?

Op zondag 21 juni was de meteo optimistischer en er werden proeven uitgezet Zuid-Oostwaarts. Nochtans diende tijdens het opslepen van de Standaardklassers de wedstrijd te worden gekanseld door het opbouwen van een monumentale cumulo-nimbus. De renklassers, die reeds in de buurt van hun eerste keerpunt zaten, konden allemaal beneden de wind terug naar Weelde en op een dik kwartier zaten alle toestellen netjes ingepakt.

Maar ... we hadden gevlogen en de gezelligheid bij de prijsuitreiking achteraf loog er niet om.

(AL)

STANDAARDKLASSE

ZATERDAG : 144 KM.

NR.	NAAM	CLUB	NAT.	TYPE	GEM. SN	AFSTAND	PUNTEN
1.	TEULING DICK	NIJM/AC	NL	DISCUS	62,49 K/u.		1000
2.	DE CONINCK EDDY	KAC	B	LS 1D	50,55 K/u.		905
3.	RIJNAERS	GILZE	NL	ST. CIRRUS		139	391
4.	VAN STRATUM JACQUES	EAC	NL	CIRRUS 75		132	371
5.	TELKAMP VICTOR	WBAC	NL	ASW 15B		128	367
6.	DAEMS JEF	ACK	B	PEGASE		95	267
7.	LENDERS DANNY	KAC	B	S1 CIRRUS		74	208
8.	VAN DER BORNE FRANS	KAC	B	JANTAR ST3		45	124
9.	WOUTERS PETER	KAC	B	JANTAR ST2		43	121
10.	LENS THEO	DAC	B	CIRRUS 75		39	110
11.	SENF J./BURGERHOF	EAC	NL	ASW 19B		35	98
11.	KLUNDER NIJLAND ROEL	WBAC	NL	PEGASE		35	98
11.	DE WIJS BERT	KAC	NL	PEGASE		35	98
14.	ALBERT PATRICK	LVL	B	CIRRUS 75		27	76
14.	JENNEN RUDI	ACK	B	LS 1F		27	76

OPEN/RENKLASSE

ZATERDAG : 144 KM

NR	NAAM	CLUB	NAT.	TYPE	GEM. SN.	AFSTAND	PUNTEN
1.	LAUWERS ROB	DAC	B	LS 3	56,16 K/u		1000
2.	VAN IJZENDOORN ROB	KNVL	NL	ASW 20	54,34 K/u		981
3.	VAN DER STEEN RINUS	EAC	NL	LS 3	50,42 K/u		939
4.	VAN GAEL PETER	ACK	B	PIK 20 D	44,22 K/u		872
5.	LEMMENS JOHAN	WBAC	NL	DG 202		128	353
6.	SMIT LEEN	WBAC	NL	LS 3A 17		106	287
7.	DE GLOPPER HAN	HAAMST	NL	DG 202		95	262
8.	POELS RIK	KAC	B	CIRRUS 18		35	100
9.	WINTHORST PAUL	KAC	NL	CIRRUS 18		35	100
10.	LOS ROBERT	DSA	NL	LS 3		35	97
11.	KENNES AD	KAC	NL	LS 3		35	97
12.	FAES JOS	KAC	B	PIK 20 D		0	0
13.	DE JONGH JAN	EINDH.	NL	VENTUS	46,39 K/u	887	

CLUBKLASSE

ZATERDAG : 94 KM

NR	NAAM	CLUB	NAT.	TYPE	GEM. SN.	AFSTAND	PUNTEN
1.	GOVERS/TAEYMANS	ACK	B	KA 7		31,6	102
2.	REITSMA TJEERD	DSA	NL	KA 8		16,0	56
3.	STAESSENS JOHAN	AZM	B	TW ASTIR I		19,0	51
4.	VAN ROOY JAN	KAC	B	KA 2 B			0
5.	VANNITSEN LEON	LVL	B	KA 13			0
6.	MALFAIT GUIDO	ZAC	B	KA 7			0
7.	CURWIEL S.L.	DSA	NL	KA 8			0
8.	NOTE HENRI	KZC	B	KA 6 CR			0
9.	WOUTERS JAN	KAC	B	TWIN ASTIR			0
10.	BUFFINGA/PESMAN	DSA	NL	J ASTIR			0
11.	GHEIJSEN FILIP	ZAC	B	CL. ASTR II			0

3de Internationale Zweefvliegwedstrijd Keiheuvel 1987

Deze wedstrijd vond plaats van 8 tot en met 15 augustus II. en kondigde zich veelbelovend aan, ondermeer door het sterke deelnemersveld.

Naast de Belgische deelnemers was Nederland vertegenwoordigd door 4 toppiloten van de top tien, met name Kees Musters, Bert Kuyper, Dick Teuling en George Schuyt. Helaas moesten Kees en Bert op het laatste moment afhaken. Drukke beroepsbezigheden, beiden zijn lijnpiloot, weerhielden hen.

Langs Waalse zijde diende er zich maar één deelnemer aan, Manu Litt, zoon van de gekende Waalse pilote Georgette. Dit was voor hem tevens zijn eerste wedstrijd. De weersomstandigheden waren tijdens deze 8-daagse niet altijd ideaal. Er waren 5 wedstrijddagen waarvan slechts drie geldig.

De proeven varieerden van 169 tot 210 km.

Nieuw voor de wedstrijd was namelijk dat de laatste dag werd uitgeroepen tot «Emsens-dag». Voor de drie eersten van elke klasse waren er extra geldprijzen voorzien : 6.000 F voor de eerste, 3000 F voor de tweede en 1000 F voor de derde.

In de standaardklasse gingen deze prijzen naar :

1. Olivier Schmelzer L.S.V.
2. Dick Teuling N.A.C.
3. Patrick Govers A.C.K.

In de renklasse waren de winnaars :

1. George Schuyt GE.Z.C.
2. Leen Smit W.A.B.C.
3. Ad Kennes K.A.C.

Ook de ophaalploegen hebben hun werk gehad. Zij moesten meerdere malen uitrijden. Op de laatste wedstrijddag was het voor sommigen een rit van 300 km ! Doch het optimisme kende geen grenzen.

De officiële prijsuitreiking had plaats in aanwezigheid van de Schepen voor Sport van de gemeente Balen. Tevens werd aangekondigd dat de 4de internationale wedstrijd zal plaats vinden van 3 tot en met 13 augustus 1988.

(JH)



De winnaars : Georges Schuyt (l) in de renklasse en Jozef Daems in de Standaardklasse (r) met in hun midden dhr. R. Van Balen, Schepen van Sport.

EINDKLASSEMENT RENKLASSE

plaats	punten	piloot	imm.	club	toestel
1.	1.334	SCHUYT G.	VM	GEZC	NIMBUS 3
2.	1.227	VAN YZENDOORN R.	RY	EAC	ASW 20
3.	1.226	BLUEKENS M.	76	ACK	ASW 20
4.	1.212	VAN DER SPIEGEL P.	B0	DAC	LS3a
5.	1.100	VAN DINGENEN P.	2G	ACK	LS3a
6.	842	KENNES A.	41	KAC	CIRRUS 18
7.	778	VAN DER MEER F.	NC	NAC	LS3
8.	768	LITT M.	IT	ACV	VENTUS B
9.	756	LEMMENS J.	W7	WBAC	DG 202
10.	744	VAN BREMEN	LL	WBAC	VENTUS B
11.	621	NIPPER E.	U0	LSV	S-ASTIR
12.	595	SMIT L.	W9	WBAC	LS3
13.	460	SMIT M.	XX	EAC	LS3a
14.	459	VANNGAEL/TAEYMANS	JA	ACK	PIK 20D
15.	455	GOVAERTS W.	268	ACK	KESTREL 19



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

UW IMPORTEUR/AGENT
voor
NEDERLAND en BELGIË

SNELLE leveringen
MINIMUM prijzen
EN voor **SERVICE**

VLEGINSTRUMENTEN: 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



EINDKLASSEMENT STANDAARDKLASSE

plaats	punten	piloot	imm.	club	toestel
1.	1.254	DAEMS J.	6	ACK	CIRRUS 75
2.	1.186	TEULING D.	DT	NAC	DISCUS
3.	1.084	SCHMELZER O.	MC	LSV	LS 4
4.	1.073	DE WIJS B.	BE	KAC	PEGASE
5.	1.032	SMITT B.	77	AAC	DISCUS
6.	1.015	GOVERS P.	ZI	ACK	LS1f
7.	1.005	DE BRUYNE T.	DG	HS	DG 300
8.	936	HUYBRECKX E.	TR	ACK	LS4
9.	928	HUYBRECKX G/M	LT	ACK	CIRRUS
10.	820	DE WACHTER	LJ	ACK	LIBELLE
11.	767	HUYSMANS R.	KZ	ACK	PEGASE
12.	644	KREBBES B.	E7	GEZC	ASK 23
13.	642	DE CONINCK E.	MY	KAC	LS1d
14.	578	VANDERZWALMEN	68	BAC	ASW 19
15.	567	WIJNHEIMER/REINAERT	57	GEZC	CIRRUS
16.	557	ZWOLFSMA E.	05	EAC	ASW 19
17.	512	OSWALD M.	92	LSV	CIRRUS 75
18.	506	LENDERS D.	AH	KAC	DG 300
19.	478	VAN STRATUM J.	87	EAC	CIRRUS
20.	379	VAN HOUTTE J.	BP	ALB	LS1d
21.	376	VAN BREE G.	LV	LVL	CIRRUS 75
22.	327	GORREBEECK W.	BA	ACK	ASW 15a
23.	101	EMSENS/HENDRICKX	KH	ACK	C-LIBELLE

Int. Wedstrijd Issoudun 1987

Issoudun, in België gekend voor zijn goed vliegweer, kende dit jaar ook minder succes, zoals de rest van Europa. Het algemeen weerbeeld werd gekenmerkt door relatief lage basishoogten en veel blauwe thermiek. Naar het einde van de wedstrijd werd ook de zichtbaarheid slecht.

De wedstrijd kende 8 geldige wedstrijdproeven en de 3de dag was eigenlijk de beste: een bedekkingsgraad van 4 tot 5/8 en met een wolkenbasis op 1200 à 1300 meter.

Tijdens deze proef - 174 km - heb ik waarschijnlijk de basis gelegd van mijn eindoverwinning in de standaardklasse. De overige proeven schomelen tussen 152 en 342 km. Het behalen van de eindoverwinning schonk mij voldoening omdat ik het moest opnemen tegen de Franse en Zwitserse toppiloten. (E.H.)

EINDRANGSCHIKKINGEN

STANDAARDKLASSE (37 deelnemers)

1.	HUYBRECKX E.	6.809
2.	HUYBRECKX G	6.166
3.	JACQUES	6.098
4.	ZWICKY	6.071
5.	HEBRARD	5.900
25.	SOMERS M.	4.129
33.	JENNEN R.	2.843

RENKLASSE (34 deelnemers)

1.	LOPITAUX	6.970
2.	NAVAS	6.633
3.	PRAT	6.572
4.	RAGOT	6.245
5.	HERRMANN	5.997
13.	PEETERS G.	5.435
22.	BLUEKENS M.	4.293

E.K. ST.-YAN 1987, NEPWOLKEN EN REGEN

Van 16 tot 26 juli werden in Sint-Yan, gelegen in midden Frankrijk (40 km ten noorden van Roanne) de Europese Kampioenschappen Clubklasse georganiseerd.

In dit opleidingscentrum voor piloten burgerluchtvaart dat door de Franse staat ter beschikking werd gesteld voor deze zweefvliegmanifestatie, waren alle voorwaarden vervuld om van deze 14 dagen een prachtige wedstrijd te maken : een immens terrein, prima camping en accommodatie, goede organisatie, alles was aanwezig, alleen het weer liet het afweten.

Er waren 26 deelnemers. Vooral de Duitsers (8 deelnemers) en de Fransen (6 deeln. allemaal op Pegase) waren sterk vertegenwoordigd en zijn er in ploeg ook hard ingevlogen. Ook het Tsjechische team Dederera en Cerny hebben met hun ASW 15 een fantastische prestatie geleverd (4de en 6de plaats).

De Belgen waren wat minder succesvol; een sloeg er zelfs in om 6 buitenlandingen te maken op 5 geldige proeven. Ook een prestatie ! Maar makkelijk vliegen was het niet. Het was erg onweerachtig en om de haverklap regende het. Toch werden er zes proeven georganiseerd, waarvan een niet geldig, weliswaar bij een laag wolkende en erg onbetrouwbare cumulussen, zodat er veel buitenlandingen waren. En al dacht men een fantastisch eerste been gevlogen te hebben, meestal werd men nadien geblokkeerd door een of ander opkomend onweer zodat het te laat werd om de hele afstand te vliegen. Het slechte weer werd ook mij fataal op de 4de proef en Bruno Pieraerts op de 5de proef zodat we van de 8ste en de 7de plaats verhuisden naar de 15de en 12de.

Niettegenstaande alles was er toch een betrekkelijk goede vliegdag waar alle aspecten van het moderne zweefvliegen aan bod konden komen. Die dag begon met cumulus humulis met basis op 1200 m. Het tweede been was echter zeer moeilijk omwille van sterke zuid-westen wind en de invloed van het 30 km zuid westelijk gelegen massief Monts de la Madeleine, tot we in de buurt van Roanne golfstijgwind te pakken kregen die ons met een stijgsnelheid van 1,5 tot 2 m/sec. tot een hoogte van 2600 m bracht. Na het tweede keerpunt dat aan de voet van de bergen lag ging de terugkeer langs de kammen van het bergmassief met stijgwaarde van 5 m onder een wolkenstraat op 2000 m. Jammer genoeg moest van daaruit de finale ingezet worden zodat deze prachtige vluchtfase maar van heel korte duur was.

Het gebied rond Sint-Yan is een zeer interessant zweefvlieggebied — vol verscheidenheid — en is zeker de moeite waard om te exploreren, maar liefst met iets mooier weer.

(EDW)

EINDRANGSCHIKKING				PUNTEN	PLAATS
OHLMANN	D	PEGASE	I	3409	1
NAPOLEON	F	PEGASE	E21	3374	2
TRIEBEL	D	LS1 F	HP	3342	3
DEDERA	CS	ASW 15 B	17	3292	4
OLSSON	SW	CIRRUS	C3	3150	5
PIERAERTS	B	PEGASE	F	2773	12
DE WACHTER	B	H 201 B	LJ	2402	15
DOUTRELOUX	B	LS1 F	7	1632	21
DAMMEN	B	LS1 F	ZI	1356	22
SEVERIN	B	CIRRUS	JB	1172	24

Concours International du Haut Jura = JURA D'OR

Deze JURA D'OR kende dit jaar van 11 t/m 14 juli II. haar eerste editie. Het is een «PILOT SELECTED TASKS» wedstrijd en slechts enkele wedstrijden ter wereld volgen deze methode. D.w.z. de wedstrijdleider geeft na de gebruikelijke meteo twee parameters :

- 1) de gemiddelde overlandsnelheid;
- 2) de gewenste afstand.

Beide parameters dienen zowel om de snelheidspunten als om de afstandspunten te berekenen. De deelnemers beschikken over 30 minuten om hun proef af te geven. Zij beschikken over 15 vaste keerpunten. De proef die ze opgeven aan de wedstrijdleiding moet ook gevlogen worden.

Bij deze eerste uitgave deden 8 piloten mee in de standaardklasse. Zij vlogen 5964 km op 4 dagen. De Cu-basis lag tussen de 2200 - 3100 m MSL met 50 à 60 km zicht.

uitslag :	1. Süttermann Thomas	LS4	Zwitsers
	2. Dahmen Manfred	LS 4	Duitsers
	3. Meier Ernest	LS 4	Zwitsers
	4. Ferraton Marc	Cirrus	Fransman
	5. Santschy Eric	Astir	Zwitsers
	6. Thomas Daniel	Pégase	Fransman
	7. Spiesecke Tanja	Discus	Duits-Italiaanse
	8. Dailly Maurice	DG 300	Fransman

Vanaf 1988 zal de JURA D'OR jaarlijks gevlogen worden over 8 dagen in de standaardklasse, omstreeks de 14de juli.

Voor 1988 zijn er reeds 14 inschrijvingen genoteerd. Er worden maximaal 25 piloten toegelaten.

De ingeschreven piloten zullen geselecteerd worden op hun ervaringen, meer specifiek het bergvliegen.

Guy Adams
Directeur de la Course

Inschrijvingsformulieren zullen bij de redactie van het LIGA-BLAD kunnen verkregen worden.

Het hoekje van de boekenwreter

In een periode waar fantastische zweefvliegtuigen de grenzen van het mogelijke opnieuw verleggen, is het bijzonder interessant de beginfase van onze sport eens onder de loupe te nemen.

Misschien hebben de recente wereldkampioenschappen in Benalla er iets mee te maken, maar vorig jaar kon men in diverse luchtvaarttijdschriften een ongewone advertentie lezen : de uitgeverij

Kookaburra Technical Publications Pty Ltd,
PO Box 648, Dandenong 3175
Melbourne, Victoria, Australia

stelde voor om rechtstreeks met haar contact op te nemen in verband met een nieuw te verschijnen boek :

Martin SIMONS, **The World's Vintage Sailplanes 1908-45.**

Twee internationale antwoordcoupons dienden bij de aanvraag tot informatie te worden toegevoegd. Ongeveer twee weken na de aanvraag ontving men dan een kleurrijke brochure en een bestellingsformulier. Het boek was toen verkrijgbaar tegen 45 A\$, of 52,75 A\$ inclusief port. De bestelling werd per aerogram bevestigd, en drie maanden later kwam het boek eindelijk aan.

The World's Vintage Sailplanes 1908-45 is zeker de administratieve rompslomp en het lange wachten waard : de levendige tekst levert ons talrijke anekdotes over de vroege zweefvliegerij, historiek en constructietechniek van meer dan 80 types. Ook de minder gekende modellen zijn geïllustreerd met talrijke foto's en gedetailleerde drie-zijdenaanzichten, vaak met doorsnedetekeningen van romp en vleugels. Kleurfoto's illustreren de vliegtuigen die WO II overleefd hebben en door hun eigenaars in vliegbare toestand worden gehouden : Scud 2, Grunau Baby, Rhönsperber, Minimoa, Moswey 3, Orlik...

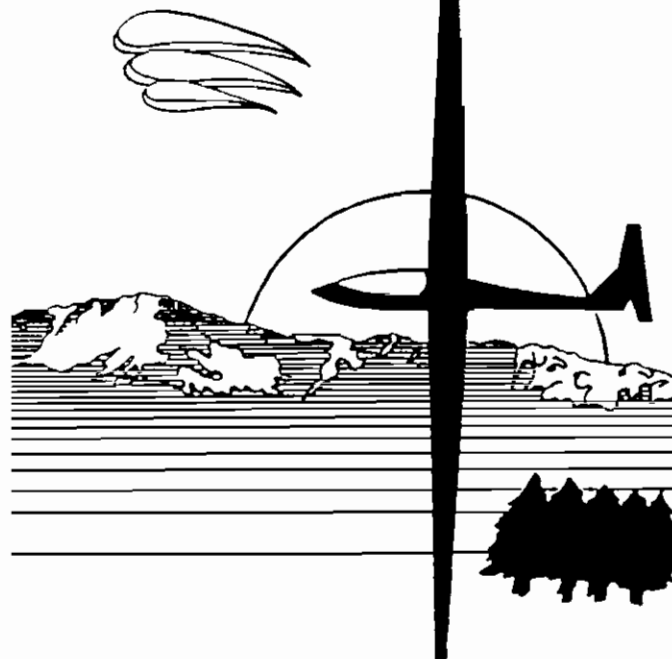
Hoewel de Duitse types natuurlijk het talrijkste zijn, vindt men ook zweefvliegtuigen uit Frankrijk, Polen, Hongarije, de Verenigde Staten, Zwitserland, de Sovjetunie, Australië, Italië en vooral Engeland. Zeker het vermelden waard zijn éénmalige constructies zoals de Austria (30m. spanwijdte in 1931), de Obs (bestemd voor wetenschappelijk onderzoek in de atmosfeer), de Horten 6 (glijhoek van 1 : 43 en slankheid 33 in 1945).

Een apart hoofdstukje wordt gewijd aan de evolutie van het instrumentpaneel, een ander aan de kleurcodes in nazi-Duitsland.

Martin Simons, een Engelsman die zich thans in Australië heeft gevestigd, is actief zweefvlieger sinds 1939 en heeft op 14 van de besproken types zelf gevlogen. Daarenboven is hij sinds 1970 uitgever van het tijdschrift **Australian Gliding**. Met dit boek levert hij een unieke bijdrage tot de geschiedenis van onze sport.

(SVDV)

Uitnodiging



2000 km Gliderflight : Possible !

Voordracht door

Dr. Helmut en Ingrid Köhler

die reeds verschillende zweefvliegreCORDS vestigden in de U.S.A.

Sinds 1981 bestuderen zij het golfsysteem van de Sierra Nevada, en lichten ons hun onderzoek nader toe, met o.m. prachtig filmmateriaal, en stellen de vraag :

«Wanneer de eerste 2000 km-vlucht ?»

op **zaterdag 17 oktober '87 - 14.30 uur**

in het Auditorium van de

Provinciale Sportdienst

Kronenburgstraat 45 - 2000 Antwerpen

Toegang gratis

parking is voorzien