

thermie

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VAN DE AFDELING ZWEEFVLIEGEN
VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR LUCHTVAART
JAARGANG 46 • WINTER 2009



4-09

Column Frank Versteegh Pagina 5

Pagina 14 Rendez-vous met Arcus

Olé! Spaanse oldtimer rally Pagina 20

Pagina 26 Snellen's V-20 vliegt weer



Mexicaanse griep of niet, kersverse voorzitter Robert Jungblut zet door, bezocht al een hele hoop bijeenkomsten en vraagt zich af wat er op ons pad ligt. Vliegles geven en ledenbehoud bijvoorbeeld.

Stukkie van de voorzitter

Zo'n stukkie van de voorzitter moet geen verplichting worden hoor Robert, je moet wel wat te melden hebben', mailde Thermiek redacteur Frits Snijder mij vrolijk, terwijl ik met een of andere exotische griep op bed lag. Maar na vijf zaterdagen en vijftig avonden in functie als afdelingsvoorzitter had ik dáár nou toevallig geen probleem mee. Dat is het leuke, ik mag overall aanschuiven en dat heb ik dan ook volop gedaan. Kernploegdag, Commissie Wedstrijd & Selectie, Commissie Instructie & Veiligheid, Landelijke Coaches Opleidingen, Nederlandse Zweefvliegtag 2009, Vereniging Historische Zweefvliegtuigen, KNVVL Hoofdbestuur, aan tijdsvulling geen gebrek. Voor mij de manier om met zoveel mogelijk mensen kennis te maken en te horen wat er leeft. Noem het voortschrijdend inzicht, zo langzamerhand begint voor mij de invulling van deze job duidelijker te worden. Maar daarover de volgende keer meer.

Les geven gaat veranderen

We staan de komende twee jaar voor een enorme klus, de invoering van de Europese regelgeving op het gebied van opleidingen. Het is lastig voor de Nederlandse zweefvlieggenootschap om zich voor te stellen welke impact dit gaat hebben op de clubs. De manier van lesgeven zoals we die al zestig jaar kennen, gaat drastisch veranderen. Maar zoals met iedere verandering creëert ook dit nieuwe kansen. Kansen om het lesgeven op een hoger, professioneler niveau te brengen. Nu noemen degenen die les geven zich nog altijd 'instructeur'. Typend voor de invulling die er aan gegeven wordt? Leiden we nu vliegers op of wordt er instructie

gegeven? Wat zou het moeten zijn? Frank Versteegh geeft hierover in deze 'Thermiek' een beschouwing ten beste. Met humor, maar uiteraard met een serieuze ondertoon. Speciaal voor clubbesturen en hun instructeurscorps om komend winterseizoen eens bij stil te staan. Maar ook bij de vraag hoe effectief het ledenbeleid van de clubs eigenlijk is. Hoe gaan we om met de groep kersverse, gemotiveerde vliegers? Hoe succesvol zijn we in het vasthouden van al dat talent? Clubs investeren een vermogen in een opleidingsvloot, steken veel energie in het werven van nieuwe leden en hun opleiding, maar wat is het rendement van als die inspanningen? Iets om eens over na te denken.

Bij mijn rondgang langs de clubs – ja, ik ga jullie echt allemaal bezoeken – alvast een paar mooie gespreksonderwerpen. En is jouw club wél succesvol? Deel je know how dan met andere clubs. Samen kunnen clubs veel meer bereiken, dat is in ieder geval een van mijn doelstellingen. Veel plezier de komende maanden met de voorbereidingen voor het vliegseizoen 2010. En heb jij ideeën hoe de Nederlandse zweefvlieggenootschap er uit zou moeten zien, mail me: voorzitter@zweefvliegen.org



License please! Nummerbord gespot in Den Haag. Nee, is niet door de KNVVL afgegeven.

Thermiek Fotowedstrijd: Jan Poppens.

Jawel, Frank Versteegh, gepassioneerd motorvlieger met zweefvliegbrevet en glimlach, de komende tijd als columnist in de 'Thermiek'. Hou je vast!

Soms word ik zwetend wakker. Niet uit angst om te crashen of zo, maar omdat ik een enorm schuldcomplex heb. Want wat is er aan de hand? Ik heb jonge, vriendelijke mensen en soms ook wat oudere gemotiveerde hun

Sorry dat ik je motiveerde om je brevetje te halen!

vliegbrevetje te halen. Sommigen gingen motorvliegen en met hen gaat het over het algemeen redelijk goed. Ze vliegen glimlachend rond in binnen- en buitenland. De anderen zijn zweefvliegers. Over die categorie maak ik me een stuk meer zorgen. Zij zijn het waarom ik een serieus schuldcomplex heb. Zonder namen te noemen en bepaalde clubs aan te wijzen, wil ik proberen uit te leggen waarom.

Cuckoo's nest

Laat ik beginnen met een vergelijking tussen het opgenomen worden in een psychiatrisch ziekenhuis en een opleiding beginnen bij een (gemiddelde) zweefvliegclub. Van psychiaters is bekend dat ze over het algemeen een beetje 'cuckoo' zijn. Dat weet je van tevoren als je voor wat herstructurering in je leven bij ze aanklopt. Op de zweefclub is het anders. Je komt blanco binnen en krijgt pas later in de gaten dat je met behoorlijk wat zweefvlieg-instructeurs te maken hebt die je toch wel een beetje (understatement) gestoord mag noemen. In het begin lijkt alles redelijk professioneel, je leert een checklistje afwerken en gaat de lucht in om vliegen te leren. Maar hoe normaal is het dat ze je, ongeacht je leeftijd, behandelen als een hersenloze veertienjarige? Het is zoals met vroeger thuis. Pas later besef je uit wat voor een cuckoo's nest je eigenlijk komt.



Dat mag niet!

Eigenlijk zou het goed zijn om iedere zweefclub te omheinen. Maar dan wel met een hek van tenminste drie meter hoog. Wilders maakt zich druk over moslims, maar zweefvliegers vormen potentieel een zeker zo groot gevaar. Als DBO-er is het schokkend te ervaren dat er anno 2009 nog steeds zweefclubs zijn waar zo'n collectie van narcisten, autisten en machtswellustelingen is samengebracht. Werkelijk iedereen bemoeit zich met iedereen. En de meest gehoorde term op de club is dan ook: 'DAT MAG NIET!' Je bent 20 centimeter te laag op circuit gegaan, of je hebt twee meter te vroeg of te laat ingedraaid, of juist niet. Je hebt te veel of te weinig opgestuurd aan de kabel. En zelfs als je een perfecte doellanding hebt gemaakt, komt er wel een of andere frustraat naar je toe om je te vertellen dat het nog beter had gekund. De gemiddelde zweefvlieger is alleen dán stil als je iets helemaal perfect hebt gedaan. Dan hoor je 'm niet. Dus beste DBO-ers van Nederland, regel 1 luidt: als het stil blijft, dan is het goed. Regel 2 moet je gewoon even aan wennen, die luidt namelijk: altijd zeiken en afkraken en nooit eens een complimentje.

Morbis DingDongus Poëtica

Graag wil ik nog een frequent bij zweefvliegers voorkomend fenomeen bespre-

ken. Het staat in de medische wereld bekend als 'Morbis DingDongus Poëtica'. In gewone taal heet dit 'de klok maar waar hangt de klepel' ziekte. De geofende zweefvlieger beschikt over een enorme (over)dosis aan fantasie. Zo heb ik de wildste verhalen aan-gehoord, door de sprekers gelardeerd met tal van persoonlijke waarnemingen, waardoor ik de indruk kreeg met echte luchtvaartspecialisten te maken te hebben (gniffel). Bij verificatie bleef vaak niet eens de kern van die verhalen overeind en de waarnemingen, nou ja, die waren eigenlijk ook niet zelf gedaan. Beste lezer, bleken het gewoon patiënten te zijn, leidend aan Morbis DingDongus Poëtica.

In geen jaren seks gehad

En vanwege dit alles wil ik als luchtvaartpromotor in hart en nieren sorry zeggen. Sorry dat ik je gemotiveerd heb om je brevetje te gaan halen. Ik voel mij medeverantwoordelijk voor de schade die ik je heb aangedaan. Want de prijs die je er voor moet betalen is hoog. Te hoog. Zit je dit artikelje te lezen en voel je irritatie in je opkomen, dan zegt dat wat. Namelijk dat je tot de categorie van instructeurs behoort die ik zojuist heb beschreven. Moet je er om lachen, dan ben je (waarschijnlijk) een prima instructeur en een vlieger die professioneel bezig is met zijn passie. Instructeurs heb je grofweg in twee soorten. De ene die wél iets bereikt heeft in het leven, lekker in z'n vel zit, sociaal ontwikkeld is en voor de LOL instructeur is geworden. En de andere die uit frustratie instructeur is geworden. Ze hebben thuis niets te vertellen, zelfs hun hond luistert niet naar ze en seks hebben ze al in geen jaren meer gehad. Het waren matige vliegertjes, die als hoogtepunt in hun leven ontdekten hoe je DBO-ers maximaal kunnen afz...

Ridders, koningen en keizers

Bestaan daar dan geen pilletjes tegen? Ja, ik denk het wel, placebo's. Maar die werken wel. Het begint eigenlijk al met de eerste vraag aan deze koningen van het aanknopingspunt, deze keizers van het circuit. Want dit stuk luchtruim van circa twee kubieke kilometer is hún wereld. De ridders van de lierstart, de helden van de opstuurhoek. De kunstenaars van de kabelbreuk. De vraag zou moeten luiden: VIND JE VLIEGEN EIGENLIJK WEL LEUK? Nou weet ik ook wel dat je van de RLD (ik gebruik deze afkorting nog graag) vliegen helemaal niet leuk mag vinden, maar toch. Achter mijn verhaaltje steekt eigenlijk maar één bedoeling. En dat is dat u (instructeur of bestuurder) er plezier in hebt kennis, kunde en vaardigheid op professionele wijze over te brengen op het mooiste potentieel wat er op aarde rond loopt, de DBO-ers. Toevallig wel de mensen die zullen meehelpen om uw clubje te laten bestaan. Er komen veel bedreigingen van buiten op ons af. Om te blijven vliegen is één hechte zweefvlieggenootschap noodzakelijk. Niet meer dat benepen groepjesdenken! •

1
Sleep.

2
Slip.

3

Frank ging in 1973 solo met deze ASK-13 PH-419 van ZC Deelen.

Foto's via Frank Versteegh

MATTHIJS VAN WAVEREN
SECRETARIS FAC, MEDE-ORGANISATOR NZD 2009

Koffie met NZD-gebak, dan een keur aan interessante lezingen en workshops, grenslaagafzuiging, de psychologie van het vliegen, prestatiekist uit Zuid-Afrika, de kunst van het thermieken en, o ja, ook nog effe lunchen en naar de gymzaal, met pilot shops en vliegtuigen on display. Alweer een NZD met groot succes!

Nederlandse Zweefvlieg dag 2009

Zaterdagochtend, 7 november 06:52 uur. Een groepje mensen verzamelt zich voor de Burgemeester Harmsma-school te Gorredijk, Friesland. De laatste voorbereidingen voor de Nederlandse Zweefvlieg dag. Er arriveert ook al een aantal vliegtuigen, die in de sporthal komen te staan. Van te voren is er een nauwkeurig vloerplan gemaakt, zodat duidelijk is welk vliegtuig en welke handelaar waar komt te staan. Ondertussen zijn ook een aantal FAC-mannen bezig om een LS-4 in een hijskraan op te hangen. Dit zou een mooie eye-catcher zijn. Op het laatste moment wordt van dit plan afgezien, vanwege de stormverwachting deze dag. Jammer.

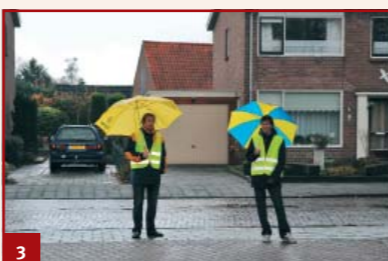
De LS-4 komt nu in het gras voor de school te staan en dat is ook mooi om te zien.

Rotweer geen belemmering

De FAC-mensen en leerlingen van de school (die deze dag meehelpten in het kader van hun maatschappelijke stage) proberen het in de stromende regen droog te houden onder hun paraplu's. Ze wijzen de mensen de weg naar de parkeerplaatsen en naar de school. De eerste deelnemers arriveren al. Er zijn dus echt mensen die de moeite hebben genomen om met dit rotweer toch naar het verre Friesland af te reizen. Iedereen wordt bij de receptie verwelkomd



Foto's:
Jens Bouma,
Frans Guise,
Frits Snijder



1
Meer dan 300 bezoekers.

2
Inchecken.

3
Klaar voor eerste gasten.

4
LS-4 als eye-catcher.

door de charmante FAC-vrouwen, waarna ze door de leerlingen naar de garderobe en kantine worden gewezen. Daar staat koffie en NZD-gebak klaar. Gelukkig heeft de Mexicaanse griep niet heel zweefvliend Nederland geveld, want de opkomst is met over de 300 deelnemers enorm. Eén bezoeker is door een verkeersregelaar het natte gras in gestuurd. Dit blijkt niet echt handig voor zijn zware camper. Maar Gorredijk heeft genoeg tractoren voor handen om het voertuig weer vlot te trekken.

Vragen stellen met SMS-je

Om half tien begint de dag in de grote zaal van de kantine met de openingsfilm van Sander Terpstra en Jip van Akker. Vanaf een regietafel wordt de rest van de dag licht, geluid en beeld professioneel aangestuurd. De toon van het filmfestival is gezet. Voorzitter Pieter van Vliet opent de Nederlandse

Zweefvlieg dag, waarna wethouder Henk Hoen iedereen van harte welkom heet in de gemeente Opsterland, waar Gorredijk deel van uitmaakt. Voor deze gelegenheid spreekt hij Nederlands (met schorre stem, vanwege een verkoudheidje). KNVvL voorzitter Frits Brink antwoordt hem in het Fries! De eerste sprekers in het dagprogramma zijn Robert Jungblut en Ronald Termaat, de kersverse voorzitter van het Afdelingsbestuur Zweefvliegen en de kersverse directeur van de KNVvL. Zij vertellen hun plannen voor de toekomst en zetten een aantal personen in het zonnetje. Waaronder René de Dreu en Tim Kuijpers, de nummers 1 en 2 van de EK Clubklasse dit jaar. René ontvangt een KNVvL penning in brons. Kernploegcoach Frouwke Kuipers neemt het

5
Gasten verder helpen als maatschappelijke stage.

6
NZD gebak.

7
Pieter van Vliet, voorzitter FAC

8
Heel veel koffie.

9
Henk Hoen, wethouder Opsterland.

10
Jeppe de Boer, NZD organisatie.

11
Robert Jungblut (l) en Ronald Termaat (r).

12
Loek Boermans, TU Delft.

stokje over. Zij gaat nu ook als topsportcoördinator van de KNVvL de samenwerking bevorderen tussen de verschillende luchtporten. Uniek deze dag is de mogelijkheid om via een SMS-je vragen te stellen aan de spreker. Deze vragen worden op een scherm naast de spreker getoond. Om elf uur is het woord aan de Delftse ingenieur Loek Boermans met een voor de meeste aanwezigen onbegrijpelijke, want zeer technische PowerPoint presentatie. Maar hij weet die zo toe te lichten, dat je toch de essentie ervan kunt volgen. Grenslaagafzuiging heeft



de toekomst. En zelfs het piefje blijft qua aerodynamisch effect niet onopgemerkt.

Worst en Jaxida hoezen

Intussen zijn er al twee inzendingen van het filmfestival vertoond. En er moet uiteraard gegeten worden. Om half één staat er een buffet gereed op het 'Zorg & Welzijnplein' van de school. De lunch nuttigen kan in de lokalen. Nu eens geen rennende en schreeuwende tieners in de school, maar een bont gezelschap van zweefvliegers. Het is een mooi gezicht. Tijdens de lunch bezoeken veel aanwezigen de markt in de sporthal. Behalve vliegtuigen zijn hier verschillende stands van handelaren in zweefvliegbenodigdheden. Uli Schwenk probeert met plakjes worst mensen naar zijn Jaxida hoezen te lokken. Van de worst kan hij nauwelijks genoeg aanslepen. Om één uur wordt het programma vervolgd met een lezing van André Droog over psychologie en zweefvliegen, waarna Maurice Peters vervolgt met een verhaal over de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Naast bekende 'rampen' als de Schipholcrash komen ook zweefvliegongelukken aan de orde. Ondertussen is in een van de lokalen technisch vliegcoach Bear Selen bezig met zijn workshop thermiekvliegen. Dat levert voor voorbijgangers zeer smakelijke plaatjes op.



De workshop is speciaal voor junior-zweefvliegers en zat bij intekening vooraf al helemaal vol.

Zweefvliegende jachtvlieger

In de kantine is de prijsuitreiking van de OLC Nederland door Maurits Dortu gevolgd door de bekendmaking van de winnaars van de Thermiek Fotowedstrijd door redacteur Frits Snijder. Daarna volgen drie parallelsessies in verschillende lokalen. Door de flexibele wanden, blijken de lokalen zelfs geschikt voor bijna 150 personen. Er is een presentatie van een zweefvliegende jachtvlieger van de luchtmacht, die de raakvlakken van zweefvliegen en jachtvliegen uitlegt aan een groep jongeren die aan een carrière



1

Flight Sim.

2

Duo Discus XLT.

3

Regietafel.

4

Lunch.

6

Baer Selen, technisch vliegcoach kernploeg.

7

Attie Jonker, Jonker Sailplanes.

8

Workshop thermiekvliegen Luc Stalman (l) en Baer Selen (r).



bij de KLU denkt. René den Dreu en Tim Kuijpers vertellen over hun ervaringen op de WK Junioren en de EK Clubklasse dit jaar. Michel Hagoort heeft een interessant verhaal over RASP Blipmaps. Helaas begint alles behoorlijk uit te lopen, waardoor de plenaire presentatie van Attie Jonker van Jonker Sailplanes (helemaal uit Zuid-Afrika!) een uur te laat begint. Gelukkig is zijn verhaal zo enthousiast en leuk, dat niemand zich aan de vertraging stoort. Ik denk dat alle aanwezigen de beelden van zijn brekende 'vlerk' nog goed kunnen herinneren.

Gratis bier, wijn en fris

Om zes uur wordt de uitslag van het



videofilmfestival bekend gemaakt, waarna Pieter van Vliet en Robert Jungblut de organisatoren van deze NZD bedanken en uitgebreid in het zonnetje zetten. Pieter sluit de dag af met voor alle aanwezigen gratis bier, wijn en fris! Terwijl iedereen geniet van een drankje, is er nog een toegift. Uli Schwenk geeft een presentatie over zijn ervaringen op de Qualification Grand Prix zweefvliegen in Chili. Dit blijkt een heel boeiend en vermakelijk verhaal, want veel mensen blijven plakken. Om half negen zijn toch echt alle aanwezigen vertrokken. Veel mensen hebben immers een lange terugreis voor de boeg. Alle FAC-mensen genieten nog een glaasje bubbels van Jeppe de Boer. Het is een superdag geweest! Sprekers, aanwezigen, leerlingen en medeorganisatoren, allemaal hartelijk bedankt! •



9

Fred Pelder (r) wint Zweefvliegfilm Festival en ontvangt klassieke (werkende!) camera als wisselprijs.

10

Shoppen op de markt.

11

Zoek de verschillen, JS-1 '80' en ASG-29 'B'.

12

Kisten monteren in gymzaal.

13

Andy Davis (r) werd kampioen 18m klasse in UK Nationals 2009 met deze Zuid-Afrikaanse JS-1.

14

In oranje René den Dreu (l) en Tim Kuijpers (r).

15

Avi wisselbeker voor beste vliegclub OLC.

16

KNVvL voorzitter Frits Brink (l) met Andy en Pami Davis (UK).

17

Pami Davis.

Winnaars, winnaars, winnaars!

Winnaars OLC 2009

Zie pag. 40 in deze 'Thermiek'

Winnaars Thermiek Fotowedstrijd 2009

Zie pag. 10 t/m 13 in deze 'Thermiek', Alle inzendingen op www.thermiekfotowedstrijd.nl

Winnaars Zweefvlieg Filmfestival 2009

- 1 Fred Pelder met 'Aerobatic Aosta - Get the Wave'
- 2 John de Kanter met 'Addiction'
- 3 Remy van Vugt en Maikel Jentjens met 'Alles is weg'

Winnende films en uitgebreid juryrapport op www.nzd2009.nl



15



16

Winnaars van de Thermiek Fotowedstrijd 2009 zijn Azar Vellinga (1), Pieter Groenendijk (2) en Rob Dreissen (3). Aan zeven inzenders kende de jury een 'eervolle vermelding' toe.

Uitslag Thermiek Fotowedstrijd 2009

Er waren 1006 inzenders dit jaar, met in totaal 318 foto's. Frans Guise, Rob Millenaar en Kim Alders-Hoozemans vormden de jury. Zij selecteerden de drie, naar hun oordeel beste inzendingen. En dan nog een zevental foto's die een 'eervolle vermelding' verdienen, maar door de jury niet in een onderlinge volgorde zijn geplaatst. Samen de

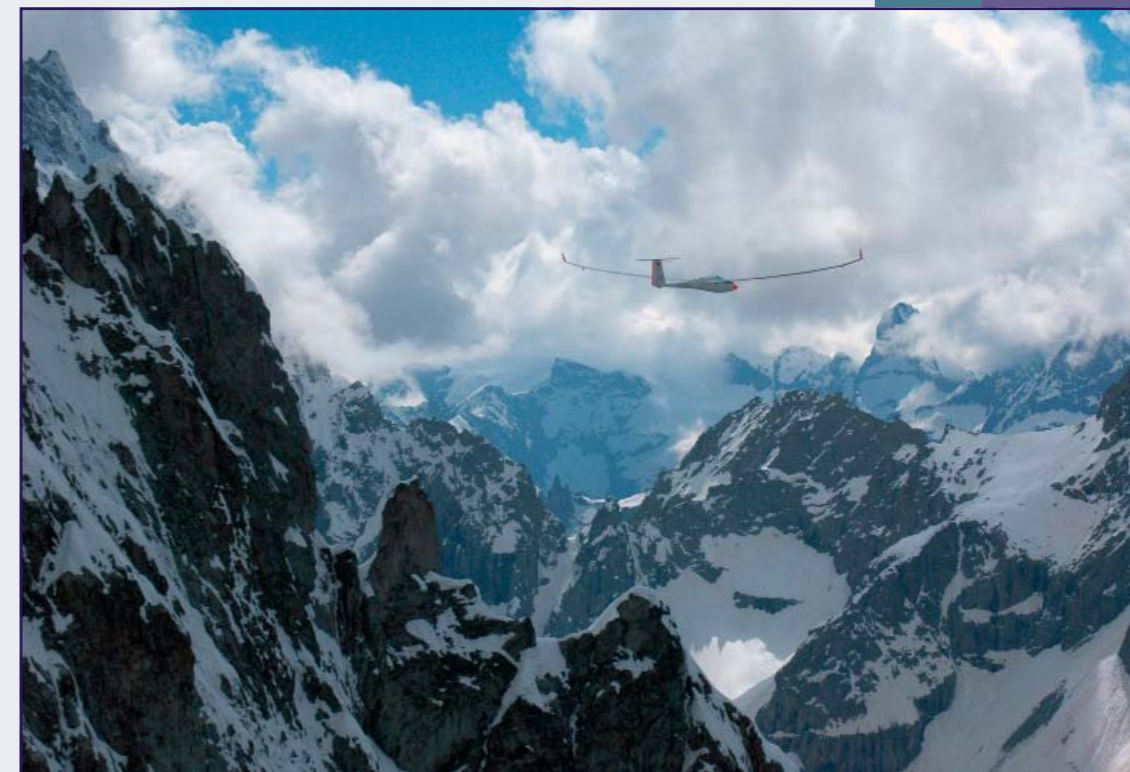
top-10. Op de Nederlandse Zweefvlieg-dag 2009 werd de uitslag bekend gemaakt. Winnaars ontvingen de Fotokalender Segelfliegen 2010. De Thermiek Fotowedstrijd 2010 is gelijk weer van start. Mail je inzendingen naar thermiekfotowedstrijd@gmail.com en webmaster Jeroen Kroon zet ze direct op www.thermiekfotowedstrijd.nl

www.thermiekfotowedstrijd.nl

2 Pieter Groenendijk. Na het ontkoppelen de Piper in de juiste positie van onze Ka-7 PH-821 gepraat. Camera: Canon EOS 1D Mark III met EF 14mm/2.8L II lens om onze vleugel, de Piper en het hele eiland op één foto te krijgen. Jury: Je hoeft niet perse naar de bergen om een prijsfoto te schieten, boven de Wadden kan het ook! De groothoek geeft een enorm ruimtelijk effect, de Piper op de voorgrond geeft diepte. De foto is op het juiste moment genomen.



1 Azar Vellinga. Start Ventus op Deelen tijdens passage van een hoogtetrog (zie ook foto op pag. 32-33 van deze 'Thermiek'. / Red). Licht werd zilverachtig. Uit een reeks shots met mijn telelens deze gekozen, met links-onder lichte en rechtsboven donkere lucht. Boven en onder nog wat bijgesneden. Camera: Nikon D80 met 70-300mm lens. Jury: Strakke, mooie compositie, knap gebruik van licht en donker, bijna in grijstonen, met grafisch effect. Toch een foto die in principe iedereen vanaf de grond zou kunnen maken met gangbare uitrusting.



3 Rob Dreissen. Bergvliegen vanuit Vinon. Je ziet de Ventus 2cxM 'TX', Camera: Nikon D70 met 28-200mm lens. Jury: Oké, en dan dus toch de bergen. Indrukwekkende hoogalpiene omgeving. Als vlakbij nog wanden en toppen boven je uitsteken, is de werking het sterkste. De diagonale rotsgraten, het vliegtuig en de doorkijk over de col geven evenwicht en diepte aan de foto.

Je kunt nu al inzenden voor Thermiek Fotowedstrijd 2010!

Stuur foto's van voldoende hoge resolutie, van 1 MB of meer.

- Stuur je foto's naar thermiekfotowedstrijd@gmail.com.
- Gebruik bij heel grote bestanden eventueel www.yousendit.com
- Op CD-R kan ook, naar: Jeroen Kroon, Natalie Barneykade 3, 9746 AT Groningen
- Per inzender maximaal 5 foto's.
- Foto's over de tijd verspreid inzenden mag ook.
- Sluitingsdatum 1 november 2010.
- Vermeld onderwerp, camera, lens, je naam, telefoonnummer, e-mail en postadres.

Alle foto's komen direct na inzending op de website. Winnaars ontvangen in november persoonlijk bericht. Prijsuitreiking op de Nederlandse Zweefvlieg-dag 2010. Winnende foto's komen in de eerstvolgende 'Thermiek'.

Door inzending stem je in met publicatie vrij van copyright in de 'Thermiek', op officiële websites van de 'Thermiek', de Afdeling Zweefvliegen, de KNNVL en in het KNNVL ledenblad 'Air Sports Mail'. Overige publicatie alleen met instemming van de inzender. De wedstrijdorganisatie behoudt zich het recht voor inzendingen te weigeren die elders al digitaal of in druk gepubliceerd zijn, of waarvan een voldoende groot bronbestand niet beschikbaar is. Uitgesloten van deelname zijn KNNVL bestuurs- en personeelsleden, medewerkers van 'Thermiek' en de fotowedstrijd.

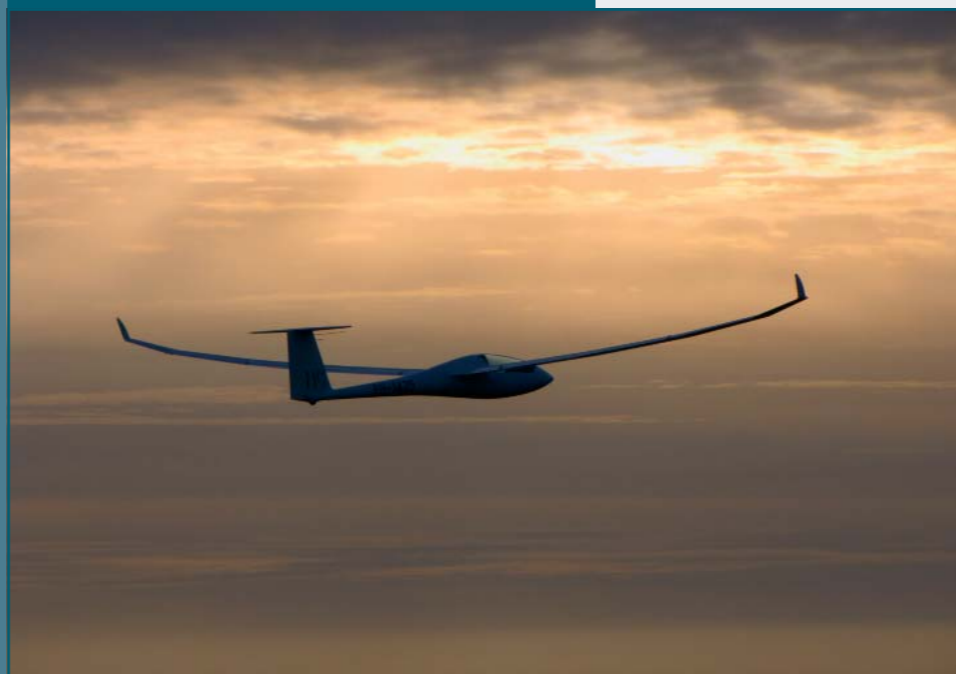
Klik! Stuur op naar www.thermiekfotowedstrijd.nl
Directe presentatie ingezonden foto's
Sluiting
1 november 2010



* **Jeroen Groenveld.** Spiegelbeeld van de Waal in kap van LS-6 PH-924, op overland van Deelen naar Stadthlohn. Toevallig sluit spiegelbeeld zo aan, dat het lijkt alsof er een grote meander ligt. Camera: Panasonic DMC-FX12 Lumix. Jury: Toeval of geluk heb je soms nodig. Hier een bijna volmaakt spiegelbeeld in de kap.



* **Olfert Cleveringa.** Nieuwe Ventus invliegen op een herfstavond. Camera: Canon PowerShot SX10 IS. Jury: Typisch zo'n mooie einddagfoto met sfeer.



* **Gertjan de Koning.** Mijn 7-jarige dochter Anne straalt op haar eerste vlucht in de Falke. Zomerkamp ZES op Rothenburg. Camera: Canon PowerShot TX1. Jury: Kijk naar de foto en je geniet al mee!



* **Max Leenders.** Met Bart Renkens vlieg ik langs een convergentielijn bij Gariëpdam, Zuid-Afrika. Foto met de hand uit het raam genomen. Camera: Nikon D200. Jury: Zo mooi, bijna verstild, je kunt je voorstellen dat je eigenlijk niet terug wilt. Bart aan de beeldrand ziet er niet helemaal fris uit! Komt door vertekening van de groothoek.

* **Paul van der Zwan.** Meisje, poes en zweefvliegtuig, gefotografeerd op Bailleau, Frankrijk. Camera: Pentax K10D met 10-17mm fisheye zoom. Jury: Noch het meisje, noch de poes kijken in de lens, waardoor je als toeschouwer outsider blijft. Jammer of juist spannend? Sterk ruimtelijk effect door de fisheye.



* **Jantine Postma.** De 'SM' achter de sleep op Corowa, Australië. Camera: Canon PowerShot G9. Jury: Moment van concentratie goed gevat. En zorgvuldig evenwicht in de compositie.

Klik! Stuur op naar www.thermiekfotowedstrijd.nl
Directe presentatie ingezonden foto's
Sluiting
1 november 2010

De economische crisis had reeds toegeslagen toen Schempp-Hirth begin dit jaar op de Aero Friedrichshafen de Arcus presenteerde, een nieuwe zom tweezitter met spectaculair gevormde vleugel. Alleen al door er naar te kijken wordt je blij. Inmiddels hebben diverse zweefvliegers verder kennis kunnen maken met deze 'dame'.

Rendez-vous met Arcus

Er bestaan van die verlokkingen in het leven. Zo had ik 22 augustus mijn eerste afspraakje met Arcus. Ik had al van haar gehoord natuurlijk, want ze had al op de catwalk gestaan van de Aero luchtvaartbeurs in Friedrichshafen. En op 7 april vloog ze voor het eerst met Tilo Holighaus en Christoph Wannemacher, thuis bij Schempp-Hirth vanaf de Hahnweide. Als Schempp-Hirth vlieger was ik erg nieuwsgierig naar haar. Wat voor een verrassingen kan ze hebben? Is ze nog mooier dan op plaatjes? Vliegt ze werkelijk nog beter dan de Duo Discus? De windzak voorbij, zag ik haar al staan toen ik de bocht om kwam van de L-strip. Goed figuurtje zeg! Slank, lang, mooie rondingen, goeie curves! Een verschijning, een silhouet waar je je nek voor verdraait. Scheidend SHK-importeur Hans Disma en zijn opvolger Francois Jeremiasse

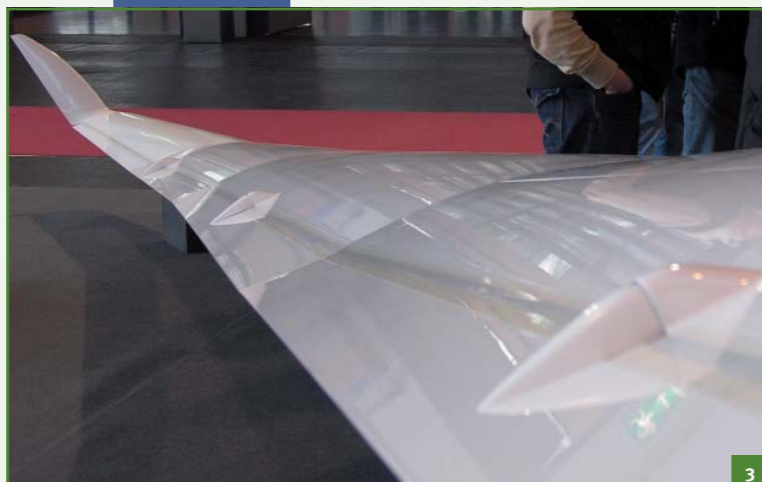
stellen me aan haar voor. Het contact is gelegd! En het klikt meteen want: ik stap in – met parachute, zonder dat ik een kuip of rugleuning hoeft te demonteren! Dat is me niet meer overkomen sinds ik 17 jaar was en nog niet scheutig volgroeid. De romp is nagenoeg dezelfde als van de Duo Discus XL, alleen is er al een vloeiende vleugelromp vorm gemaakt op de romp. De instap is opmerkelijk gemakkelijk door het omhoog klappen van het voorste instrumentenbord. Eén been kan je er nu op verschillende manieren inslingeren, zeg maar.

Vier vleugeldelen, zes profielen

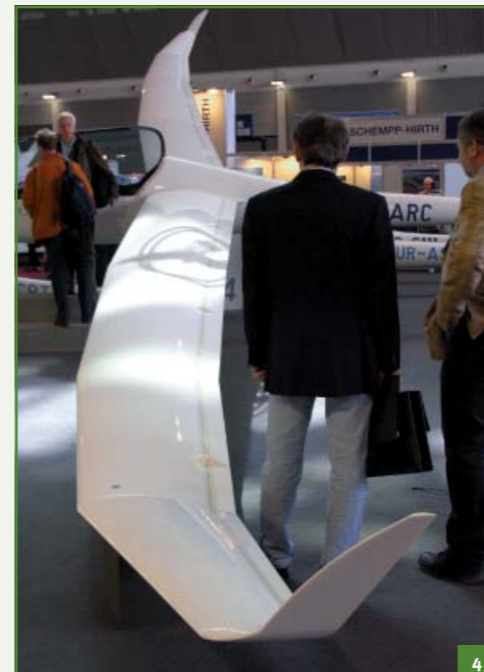
Ik dacht dat de Kirchheimse fabriek al zo goed naar alle suggesties ter verbetering had geluisterd, dat met de Duo Discus wel zo'n beetje het maximaal haalbare was gerealiseerd. Maar



2



3



4



1
Arcus met Francis van Haaff en Francois Jeremiasse vanaf Terlet.

2 3 4
Presentatie Arcus in SHK stand op Aero 2009. Vier vleugeldelen zijn goed zichtbaar. Foto's: Frits Snijder

met de Arcus zijn wéér echte verbeteringen doorgevoerd. Er is begrijpelijkerwijs wel op bestaande concepten doorgeborduurd, maar toch staat hier een nieuw vliegtuig, vooral door de nieuwe

vleugel. Schempp-Hirth begon met een profiel van Dr. Werner Würz van de laminaire windtunnel in Stuttgart en heeft het door samenwerking met Jan Himisch en Prof. Karl-Heinz Horstmann van de DLR Braunschweig verbeterd in prestatie en vliegeigenschappen. Het resultaat is in mijn ogen heel bijzonder. De vleugel knikt en buigt, kijkt zelf maar naar de foto's. De zom lange vleugel bestaat uit vier delen en heeft zes verschillende profielen. Aan het eind van de vleugel zitten de winglets van 'low-Reynolds' professor Mark Maughmer, Pennsylvania, VS, dezelfde als van de Duo XL. Als ik onder de vleugel doorloop zie ik hoe laminair de stroming moet zijn: de turbulator-tape zit zelfs op de flaps!

Zelf startende zom tweezitter

Het nieuwe vleugelprofiel levert behalve een glijgetal van ongeveer 50 een verbetering in minimale daalsnelheid, waardoor winst in de thermiek ontstaat. Gegevens zijn nog niet erg voorhanden. Schempp-Hirth is daar altijd voorzichtig mee. De vleugel doet door de pijlstelling-knik van negatief naar positief opmerkelijk denken aan de Gö-3 Minimoa uit 1935. In zekere zin niet verwonderlijk, omdat je Arcus een genetisch kleinkind kunt noemen. De generatiekloof in zeventig jaar tussen Minimoa en Arcus is voor wat het glijgetal betreft een factor 2, bij welhaast ook twee keer zo'n hoge snelheid. Over goede curves gesproken! Het idee om de Arcus te ontwikkelen kwam voort uit de wens om met een zom tweezitter zelf te kunnen starten. De Arcus moest dus wel flaps krijgen. Het zijn flaperons die, door de gebogen vleugel, in drie delen komt en de mixer in de romp heeft. Er zijn zeven flapstanden: drie negatief (S, -2 en -1), stand 0 of neutraal en drie standen positief (+1, +2 en L). Dit prototype heeft zelfs L+ al lijkt dat voor de Arcus teveel van het goede. De remkleppen zijn ook veranderd: drievoudige, hooguitkomende kleppen die iets smaller zijn. Deze nieuwe kleppen moeten meer remmen en iets minder de lift verstoren bij nog steeds lage snelheden.

FAI 20m multiseat class sinds 2006

Toen de prestatietweezitter Janus van Schempp-Hirth eind jaren zeventig gemaakt werd, ontstond de idee van een aparte FAI tweezitterklasse. Maar lang was de Janus de enige in zijn soort. Pas met de concurrentiestrijd tussen de DG-1000 en de Duo Discus is deze wens ook echt ingewilligd. Sinds kort is de LAK-12 daar bij gekomen. De Arcus zal voorlopig steeds op pole-position staan in deze klasse. Slim van SHK! De glijhoek van de Arcus is beduidend beter (plm 8 %) maar ook de maximale vleugelbelasting is bijvoorbeeld een enorme 6 kg/m² hoger (12%). De handicap is voorlopig geïndiceerd op 116 tegen 110 van de DG-1000 en Duo Discus. Maar of dat houdbaar is met zo'n groot verschil in deze klasse zal moeten blijken. Op Duitse Meisterschaften 2009 scoorde de Arcus zijn eerste overwinning, met een 1e plaats in de 20m tweezittersklasse met Christof Geissler en co-piloot Christoph Wannemacher. De 2e en 3e plaats waren beide voor vliegers met een Duo Discus T.

Geen neuswiel meer nodig

In de cockpit is de zit heel comfortabel. Het uitzicht is erg goed, de cockpit is ruim. Voor een lange vlieger als ik is de verlengde romp alsof je van een kleine Suzuki in een Volvo stapt. Het is jammer dat de flapshandel wat hoog aan de cockpitrand zit. Je zou je arm willen laten rusten op je been of op een steun. Achterin zijn er nieuwe handvaten gemaakt voor de instap. Ik ben nog niet overtuigd van voldoende ventilatie bij zeer zomers weer. Het prototype dat Jeremiasse uit Kirchheim mee mocht

5
Arcus op Malden. Geen neuswiel. Foto: Kim Aalbers-Hoozemans



5

nemen had als nouveauté dat het geen neuswiel meer had maar een dunne schaats. Kennelijk is het zwaartepunt toch iets naar achteren gegaan vergeleken met de Duo Discus. Jeremiasse verzekert me dat de kist niet op de neus gaat, ook niet bij harder remmen. Het staat de kist in ieder geval een stuk beter en zal ook weer helpen in de weerstand. Ik zou denken dat het belang van de juiste hoeveelheid water in de staart meenemen weer toeneemt. De schaats is overigens nog steeds uitwisselbaar met een neuswiel, voor wie dat toch liever heeft.

Steile aanvlieghoek mogelijk

De start gaat zoals bij elke kist met flaps: negatief starten en langzaam bij meer snelheid naar enigszins positief. De flaphandel is wat lastig in zijn nokjes te leggen, maar dat kan vast eenvoudig verbeterd worden. Een goede bijdrage aan de veiligheid zijn de naar boven gebogen vleugels waardoor de tip-clearance groot is en het risico op uitbreken in de start behoorlijk afneemt. Het geveerde wiel doet de L-strip egaal en glad lijken. Los van de sleep is de flaphandel vanzelfsprekend. Thermiek is er genoeg, ik probeer te voelen hoe de kist zich gedraagt bij verschillende hellingshoeken. Het is gemakkelijk vliegen. Het rollen gaat voortreffelijk, sneller dan de Duo Discus. De coördinatie is prima, met voldoende richtingsroer. Wat meer helling vindt de Arcus ook fijn. De vleugel is minder stijf dan van de Duo, lijkt het. Snelheid opbouwen met de flaps langzaam naar voren voelt als een vanzelfsprekendheid.

In geen tijd vliegen we 170-180 km/u. Langzaam vliegen is ook een peulenschilletje, overtrekken geen bal aan – dat wil zeggen, het gebeurt ongeveer niet. Jeremiasse toont me dat de Arcus ook het plotseling naar voren zetten van de flaphandel niet afstraft: het blijft een zakvlucht en alleen een kleine aanpassing van de neusstand is nodig. De landing laat zich prachtig regelen met de flaps in +2, L. De combinatie van flaps L en de grote kleppen maken



2

een zeer steile aanvlieghoek mogelijk. De nieuwe Beringer rem doet heel goed werk, wat ook wel moet met zo'n 650 kg.

Drie gemotoriseerde versies

Het prototype, een Arcus T, heeft een Euler Turbo motor die je met het nieuwe ILEC eenknopstelsel bedient. Het maakt twee handelingen overbodig: het aanzetten van de benzinepomp en het aanzetten van de ontsteking. Dat

1
Boven knooppunt
Waterberg
bij Arnhem.

2
Boven IJssel
bij Westervoort.



Air-to-air foto's:
Maarten van Haaff

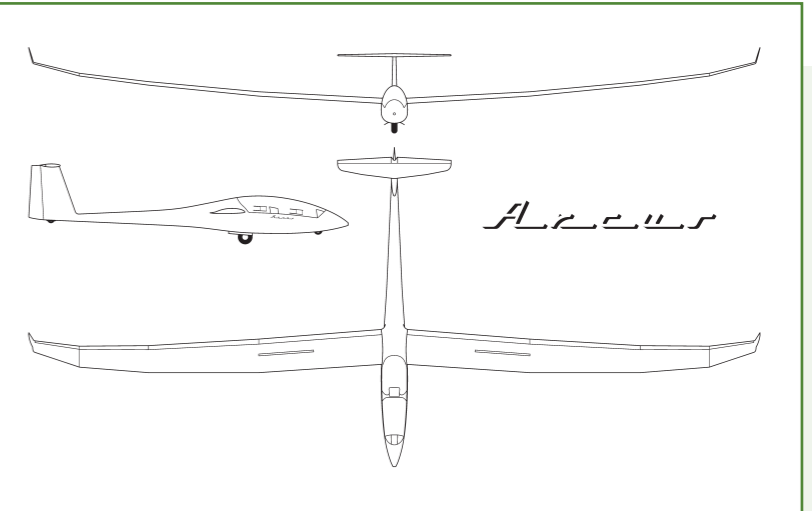
3
Arcus op Malden.
Foto: Kim Aalbers-
Hoozemans

zit automatisch in de schakelaar 'motor uit'. De decompressiehandel moet je alleen wel trekken. Een hogere snelheid is haast niet nodig. Het is inderdaad een versimpeling en daardoor verbetering. De Arcus E zal worden gebouwd met een elektrische zelfstarter van Lange Aviation, de zelfde als van de Antares 20E. De eerste is er al en werd in november op de Duitse zweefvlieg-dag getoond. De andere zelfstarter, de Arcus M, was gepland met een Solo 2625-2 motor, zoals die van de Nimbus 4DM. Maar wellicht is de Solo 2625-3 motor voor de Arcus ook mogelijk, met verbeterde aandrijving en een 57mm ILEC motorinstrument. En natuurlijk komt er een puurnatuur Arcus, maar de verwachting is toch dat er meer vraag zal zijn naar de gemotoriseerde versies.

Ik ben onder de indruk van deze dame. Het is gemakkelijk verliefd te worden op haar verschijning, haar prestaties en ambities. Maar ze laat zich niet zomaar paaien, daar moet je (financieel) wel wat voor doen! Of het tot een huwelijk komt... •

Schempp-Hirth Minimoa

Ook mooie curves, de Gö-6 Minimoa, verre voorouder van de Arcus, ontworpen door Wolf Hirth en Wolfgang Hütter als een van de eerste prestatiezwevers. Deze PH-848 was lang in het bezit van Hans Disma en is tegenwoordig bij Schempp-Hirth terug op het honk als D-8180. Foto: Jeroen Beeke



Schempp-Hirth Arcus in vier uitvoeringen

	Arcus	Arcus T	Arcus M	Arcus E
Romplengte	8,73 m			
Spanwijdte	20,00 m			
Vleugeloppervlak	15,6 m ²			
Vleugelslankheid	25,64			
Waterballast vleugels	Max. 190 ltr			
Waterballast staart	Max. 11 ltr.			
Leeg gewicht	420 kg	470 kg	500 kg	590 kg
Max. startgewicht	750 kg	800 kg	800 kg	800 kg
Vleugelbelasting Min.	31,4 kg/m ²	34,8 kg/m ²	37,2 kg/m ²	42,3 kg/m ²
Vleugelbelasting Max.	48,1 kg/m ²	51,3 kg/m ²	51,3 kg/m ²	51,3 kg/m ²
Beste L/D glijgetal	50			
Max. snelheid	270 km/h	270	270	
Motor systeem		Oehler	Binder	Lange
Motor type		Solo 2350	Solo 2625-2	Borstelloze DC/DC
Vermogen		22/30 kW/pk	47/64 kW/pk	42/57 kW/pk

Meer info: www.schempp-hirth.com Voor Arcus E: www.lange-aviation.com

Advertentie

ZWEEFVLIEGKABEL

DAN MOET JE ZIJN BIJ...

Constructie 3 x 17 seale, KR, diameter 5 mm, breukbelasting 15,34 KN. Dit topproduct van DRAKO kunnen wij als volgt uit voorraad leveren: 1200 tot 1500 mtr. op haspel.



Bakker&Co

Steel products

Handels- en Ingenieursbureau Bakker & Co B.V., Industrieterrein "de Geer", Gildenweg 3, Postbus 1235, 3330 CE Zwijndrecht, Tel. 078-610 16 66, Fax 078-610 04 62, e-mail info@bakker-co.nl, www.bakker-co.nl





Karl Buck, 'Luftfahrt an der Teck'

Geschichte und Geschichten zur Fliegerei im Land an der Teck, 1928-1958'

Vanaf 1928, moeilijke, maar enthousiaste start van zweefvliegerij. Vanaf 1933 alle denkbare faciliteiten, maar politiek ingekaderd door de Nazi's. Vanaf 1940 vliegeropleiding en vliegtuigbouw ten dienste van de oorlogsvoering. In 1945 de door een Nederlander gerunde zweefvliegschool voor Amerikanen! Vanaf 1946 vliegverbod, gebouwen verbeurd verklaard, vliegtuigen weggevoerd. Vanaf 1951 moeilijke, maar enthousiaste herstart en wederopbouw. Dat is kort samengevat de 'Werdegang' van de clubs en de school bij de 'vliegberg' Teck (25 km ZO van Stuttgart) en van de vliegtuigbouw van Schempp-Hirth in Kirchheim en Wolf Hirth in Nabern. Auteur Karl Buck zocht alles op in archieven en sprak met betrokkenen. Zo komt hij natuurlijk op de fascinerende geschiedenis van Martin Schempp en Wolf Hirth, die ook zweefvliegpioniers in de VS waren. Schempp had er zich waarschijnlijk definitief gevestigd als de beurscrisis van 1929 niet was uitgebroken. In plaats daarvan bouwden de twee vliegekameraden hun bedrijven op aan de voet van de Teck, met zweefvliegtuigen als de Wolf, Minimoa en Goevier. In WO II werkten ze aan een aantal technisch uitzonderlijke projecten mee, zoals de Messerschmitt 163 en Bachem 349 raketjagers. Bij ons nauwelijks bekend, maar even fascinerend is het verhaal over de 'Holländische Segelflugschule'. In 1945-46 runde de Nederlander H. ten Cate Hoedemaker hier een jaar lang een vliegschool voor Amerikaanse militairen, bijgestaan door instructeurs van het voormalige National-Sozialistische Fliegerkorps (NSFK) en scholieren uit de voormalige vliegafdeling van de Hitler Jugend (Flieger HJ). Met ca. twintig zweefvliegtuigen werden ruim 10.000 lier- en sleepstarts gemaakt. De Amerikanen gingen in 1947 weer naar huis, met 33 C-brevetten op zak en met mededeling van de zweefvliegtuigen. Van begin tot eind leest het boek als een spannende tocht door de lokale zweefvlieggeschiedenis, die voortdurend ook aanraking heeft met de wereldgeschiedenis van die tijd. • (FS)

Ca. 350 pag. en 400 foto's, hardcover, 20 x 28 cm. ISBN 978-3-00-023757-7, Selbstverlag Schuster-Buck, Ulm 2008, 2e oplage 2009. Prijs: € 27,50, excl. verzendkosten direct bij uitgever. Info: luftfahrt.teck@gmail.com

HANS HANSSON



25 jaar VIOD kamp

Luchtvaartspecialisten op zweefvliegekamp

Nu eens niet aan de overlegtafel met vertegenwoordigers van IVW en LVNL, maar samen op zweefvliegekamp.

De stichting VIOD (Vliegen Is Ons Doel) werd vijftig jaar geleden opgericht met als doel om op een andere manier contact te leggen met mensen die op beleidsniveau, in de politiek, of binnen een instelling als bijvoorbeeld LVNL zich met de luchtvaart bezig houden. Soms vliegen deze mensen zelf, maar vaak ook niet. Een maal per jaar organiseert de VIOD een zweefvliegekamp van enkele dagen, waar ze kunnen meevliegen. En zelfs een begin maken met lessen als ze dat willen (het kamp wordt gerund door instructeurs van verschillende clubs). Maar waar het om gaat, is dat er de mogelijkheid bestaat om in informele sfeer met elkaar van gedachten te wisselen over kansen en beperkingen van de zweefvliegsport. Na vijftig jaar is daar eerder meer dan minder behoefte aan.

Langeveld bedreigd

Er waren dit keer zesendertig deelnemers, waarvan negen nieuw, o.a.

IVW-inspecteurs en medewerkers van organisatiebureau Syntens. Die waren al snel los op het kabels uitlopen en kisten klaar maken voor de start. Per jaar is de VIOD te gast bij een andere zweefvliegclub. Het kamp werd gehouden op het Langeveld, het terrein van de Kennemer ZC. Ter herinnering aan het feit dat hier in 1985 het eerste VIOD kamp was (toen nog 'Ambtenaren Zweefvliegekamp' geheten). Maar ook om dicht bij de actualiteit te blijven. Vanwege Schiphol geldt er een hoogtebeperking van 450 m. Verder heeft de provincie plannen om dit veld aan de natuur terug te geven door de waterstand te verhogen. Niet bekend is wanneer het besluit hierover definitief valt. Het Langeveld is met Valkenburg nog het enige zweefvliegveld in de Randstad. Beide staan voor alsnog op de nominatie om te verdwijnen. Op de laatste dag arriveerde nog een KNVvL delegatie, bestaande uit HB-lid Frits Paymans, medewerkster Veva Ekkelenkamp (beiden van Operations) en directeur Ronald Termaat. Het kamp werd mede een succes door de enthousiaste inzet van de KZC. Het volgende VIOD kamp is 6 t/m 10 september 2010, locatie nog onbekend. Kijk op www.viod.info •

Frouwke Kuijpers Topsportcoördinator

Luchtvaartafdelingen van de KNVvL gaan samenwerken op topsportgebied

De KNVvL stelde per 1 oktober Frouwke Kuijpers als topsportcoördinator aan. Dit is een nieuwe functie, die past bij het streven van de KNVvL om zich meer op het gebied van topsport te profileren. Zweefvliegers kennen Frouwke al langer. Vanaf 2002 is ze algemeen coach van zowel de kernploeg als de junioreselectie. Dit in nauwe samenwerking met Baer Selen, de vliegtechnisch coach.

Wedstrijdsport maakt dat je meetelt

Waarom wedstrijdvliegen, waarom topsport? Frouwke: 'Over de hele wereld en in allerlei sporten worden er competities gehouden. Dat is niet voor niets. Als je er aan mee doet is het leuk, het geeft een extra dimensie aan de sport die je beoefent. Doe je mee aan wereldkampioenschappen, dan mag je zeggen dat je aan topsport doet.' Jawel, maar wat hebben gewone zweefvliegers daar nou aan? 'Goed, niet iedereen zal die ambitie hebben, maar een deel van je leden wel. Die zouden anders misschien afhaken. Behalve dat je die mensen de uitdaging biedt van het wedstrijdvliegen, voorkom je er dus onnodig ledenverlies mee. Verder heeft topsport een voorbeeldfunctie, vooral voor de jeugd. Dat zie je in alle sporten, zeker als je topsporters in huis hebt. En die hebben we met zweefvliegen. Jongeren zullen zich daarmee gemakkelijker identificeren, het werkt als stimulans om je zelf verder te bekwamen. En wie de jeugd heeft, die heeft de toekomst! Naar buiten toe heeft topsport ook een belangrijke functie. Het is een middel om je sport te etaleren, er bredere bekendheid aan te geven. Daarvan profiteren we allemaal, ook de recreatievliegers. Erg handig aan de onderhandelingstafel met de overheid, als je serieus meetelt. Waarom hadden we dat luchtruim ook weer nodig?'

Afdelingsoverschrijdende samenwerking

Voor de komende drie jaar heeft Frouwke de taak om binnen de KNVvL een afdelingsoverschrijdende organisatie op te zetten voor de sport. Daarbinnen zal veel meer dan nu worden

samengewerkt. In de sportwereld bestaat de overtuiging dat 80% van wat belangrijk is – zoals mentale vaardigheden, voeding, fysiek en techniek – het zelfde is voor alle topsporters. Voor de luchtporten geldt dat al helemaal. Frouwke is daarom van plan een Basis



Frouwke Kuijpers
Foto: Frans Guise

Opleiding Topsport (BOT) op te zetten. Coaching van de verschillende selecties is ook belangrijk. Frouwke: 'Met de ervaring die ik bij zweefvliegen opdeed en met mijn contacten bij NOC*NSF hoop ik nu voor alle luchtporten iets te kunnen betekenen. Uiteindelijk willen we zoals alle sporters ons prestatieniveau verbeteren, wedstrijdsuccessen behalen en met wat we doen onze sport op de kaart zetten.' • (FS)

Advertentie

HOOFDSPONSOR NK 2010

THE RIGHT WAY TO THE LEFT SEAT

Ben jij een potentiële leider, teamplayer en heb je verantwoordelijkheidsgevoel? Kom dan naar de Nationale Luchtvaartschool en wordt piloot!

De Nationale Luchtvaartschool (NLS) is de oudste vliegschool van Europa (80 jaar!) en staat voor kwaliteit in vliegopleidingen.

Als een dochterbedrijf van CAE Aviation Training en oprichter van de CAE Global Academy, biedt de Nationale Luchtvaartschool zowel de beste trainingsfaciliteiten als ook de beste baankansen.

Door middel van CAE Pilot Provisioning, met vele contracten met vliegtuigmaatschappijen, bemiddelt de NLS haar studenten als preferred supplier wereldwijd.

Is het ook jouw jongens- of meisjesdroom piloot te worden? Kijk dan voor meer informatie en antwoorden op veel gestelde vragen op onze actiewebsite www.therightwaytothelleftseat.nl.

CAE - Nationale Luchtvaartschool B.V.
Diamantlaan 3
2132 WV - Hoofddorp
T (023) 567 17 22
www.nls.nl

CAE Pilot Provisioning werkt onder andere voor:



ASTRID VAN LIESHOUT

Voor zweefvliegen hebben de Spanjaarden geen apart woord, dat noemen ze gewoon vliegen zonder motor, *vuelo sin motor*. Wel hebben ze een belangrijke zweefvlieghistorie, maar die wijkt wat af van de mainstream. Mooi is dat ze nu binnen de Vintage Glider Club actief worden en sinds kort eigen rally's organiseren.

Vuelo sin motor

Nederlanders naar de Spaanse oldtimer rally

Tijdens de Vintage Glider Club (VGC) rally op Angoulême in 2006, maakten we kennis met Carlos Bravo en Encarnieta Novillo. Het Spaanse echtpaar en hun twee kleine kinderen waren enthousiast gemaakt door Ignacio, de eerste Spanjaard die lid werd van de VGC en rally's bezocht (waar hij vooral bekend staat vanwege zijn temperament en plezier in het dansen). Spanje beschikt niet over al te veel oldtimers maar Encarnieta en Carlos hebben een Sedbergh, die ze op hun thuisveld Santo Tomé del Puerto (LETP) vliegen. In 2007 organiseerden zij vervolgens in Spanje de eerste rally. Johan van Dijk is daar naartoe gegaan en kwam met enthousiaste verhalen terug. Met een groepje trekken we zo om de vijf jaar naar een rally of locatie die een stuk verder uit de buurt ligt. Dus waarom niet naar de Spaanse Oldtimerrally 2009?

Kranich op Spaanse tv
Vooral voor Neelco en Marja Osinga een mooi moment om hun Kranich eens te laten vliegen in het land waar hij (in licentie) gebouwd is. Verder gingen de Tandem Tutor en de Ka-6 mee naar Santo Tome. Na een rit van twee dagen en zo'n kleine 1.800 kilometer kwamen we op 11 juli aan op het Spaanse veld, waar Carlos en Encarnieta ons enthousiast ontvingen. Binnen een paar uur arriveerden ook anderen. Iedereen was op een andere dag vertrokken en had zijn eigen route gekozen. Gerard en Bep Rijerse waren samen met Jan Förster en de 'Topless' via Lourdes gereisd. Gezien de gemiddelde vluchtduur voor de T-31 daarna in Spanje van ruim een half uur is die omweg niet voor niets geweest. Peter en Jacqueline Deege reisden via de Loire en Neelco en Marja hadden al een aantal dagen in Huesca doorge-



1



2

1
Flight line op Santo Tome, voorop Kranich II en Ka-6CR.

2
Sedbergh.

bracht, waar de Kranich zelfs de Spaanse tv haalde. Johan van Dijk arriveerde met Jacqueline en Justin een dagje later. Zij hadden de Rhön mee-

genomen uit Venlo. De camping was wat provisorisch, maar er was water en een doucheruimte in de hangaar. Stroom kwam van een agregator waarop we snel solo waren, zodat we koude koelkasten hadden en warm water. Met het heerlijke leven buiten heb je verder niet veel meer nodig. Gerard bood aan om de dag te beginnen met een fietstochtje en ons iedere dag te voorzien van verse stokbroden.

17.00 uur vliegen, 22.00 uur eten
's Ochtends werd je gewekt door de schapen die het veld gingen begrazen. En in het begin was er zelfs nog een aantal ooievaars die aan de rand van het veld in een poeltje kwamen drinken. De zondag werd gebruikt om alle kisten in elkaar te zetten en maandag 13 juli begon de rally officieel met een korte briefing. Al vlug werd duidelijk dat het een bijzonder relaxed weekje ging worden. Meestal werd de hangaar pas

tegen 16 uur uitgepakt om rond 17 uur de lucht in te gaan. In Nederland houdt een vliegtag dan bijna op maar om die tijd is de Spaanse thermiek op zijn best en kun je gemakkelijk nog drie tot vier uur vliegen. Er werd alleen maar gesleept maar wel achter een voor ons vertrouwde Husky, meestal bestuurd door Carlos, een oud Iberia vlieger. Ook voorzitter Pepe was ieder dag aanwezig om ons van of naar de startplaats te slepen en ondertussen de starts te noteren. Tegen 21.00 uur werd er ingeruimd en rond 22.00 was het dan tijd voor het avondeten. Overdag dus tijd genoeg voor uitstapjes naar prachtige oude steden in de buurt, zoals Segovia, Avila of Madrid. Of naar natuurgebieden die in de omgeving volop aanwezig zijn. Johan tipte ons trouwens over het militaire luchtvaartmuseum in Madrid, met wel zes hallen en gratis toegang. Daar

Tekst uit 'De Spandraad' overgenomen.

Foto's: Astrid van Lieshout

Vale gieren op voederplaats. Gieren zijn uitstekende zweefvliegers. In Spanje leven de grootste gierenpopulaties van Europa. Het zijn vooral aaseters, die in de problemen dreigden te raken door landbouwrationalisatie en de verplichte ruiming van veekadavers (Europese regelgeving!). Sinds ze op vaste locaties met kadavers worden bijgevoerd, gaat het beter. Foto: natuurfotografe Aukje Bakker www.aukje.info



hingen ook een aantal zweefkisten zoals de Kranich, Spatz maar ook een Ka-6.

Met gieren boven Sierra de Guadarrama
Het laatste weekeind van de rally, die tot 19 juli duurde, begon de vliegtag wat eerder zodat we de kisten mooi konden opstellen voor het toegestroomde publiek. Inmiddels waren Ignacio met zijn vrouw en een Bergfalke ook gearriveerd. We hebben prachtige vluchten gemaakt omdat de Sierra de Guadarrama, een bergrug waarlangs de lange afstanden vanaf Fuentemilanos



Regelmatig op vliegshows in Spanje, deze Slingsby T-45 Swallow van vliegend museum Fundación Infante de Orleans op Quatro Vientos, Madrid. Het reusachtige militaire luchtvaartmuseum op dit zelfde veld heeft nog de volgende types in collectie: SG-38 Schulgleiter, Kranich II en III, Grunau Baby II, DFS Weihe (5 stuks!), Ka-6CR, Slingsby T-34 Sky, T-45 Swallow en een Foka-4. Zweefvliegen in Spanje begon net als bij ons midden jaren dertig heel kleinschalig in clubs. Met het uitbreken van de burgeroorlog in 1936 kwam het vrijwel direct in militair vaarwater. Duitse adviseurs van het Franco regime voerden zweefvliegen in als basis voor de vliegeropleiding, wat grote uitwerking had tot in de jaren vijftig. Onder invloed van militaire samenwerking met de VS verdween zweefvliegen daarna echter uit de opleiding. Faciliteiten werden nog maar zeer beperkt in stand gehouden. Hoewel het land dus een belangrijke zweefvlieghistorie heeft, heeft het kader waarin die plaatsvond de ontwikkeling van burgerclubs in zekere zin geremd. Eigenlijk doordat buitenlanders er in de afgelopen decennia de fantastische vliegcondities ontdekten, leeft de Spaanse zweefvliegerij zelf ook weer op. Museuminfo: op www.fio.es en www.aire.org/museo (FS)

Wereldkampioenschap 1952, Quatro Vientos, Madrid. Nederlandse deelnemers Jan Koek (l) en Ilbert de Boer (r) met gehuurde Spaanse Kranich EC-OBU. In Spanje was kort tevoren een hele serie Kranichs II nieuw in licentiebouw opgeleverd. De Nederlanders moesten zelf de instrumenten van Terlet meenemen en inbouwen! Van die hele serie is nu alleen de PH-103 van Neelco en Marja Osinga als vliegwaardig exemplaar over. Foto: Thermiek archief. (FS)





Tandem Tutor.

worden gevlogen, slechts 5 kilometer van ons veld lag. Ons veld lag zelf op 1.120 m en de bergrug was ruim 2.400 meter hoog. Martijn haalde met de Tutor een hoogte van 3.200 m QNH, iets wat mijzelf samen met Encarnieta in de Sedbergh ook lukte. Hoger had ook nog gekund, maar helaas begint daar de TMA van Madrid, dat 80 km verderop ligt. Bijna iedere vlucht kwam je in de bel wel een aantal gieren tegen. Ze zijn nogal lui aangelegd en volgen meestal jou in plaats van andersom. Ze verleggen braaf mee in de bel en zijn ook niet te beroerd hun draairichting te veranderen als jij dat doet, ondertussen met hun kopje draaiend om jou in de gaten te houden. Het is een fascinerend gezicht om te zien hoe ze sturen door slechts de pennen aan het uiteinde van hun vleugels omhoog en omlaag te zetten, zoals wij onze rolroeren gebruiken. Uiteindelijk stijgen ze natuurlijk harder en raak je ze weer kwijt.

Schapen en geiten op Spaanse Terlet

Op 8 km zuid van Santo Tomé ligt op de berg het oude vliegveld Somosierra. In 1987 hadden Carlos en Encarnieta op dit 'Spaanse Terlet' hun opleiding gehad. Het veld was hier in 1939 aangelegd omdat de omgeving in alle opzichten leek op de Duitse Wasserkuppe, maar dan op 1.700 m hoogte. Donderdagochtend gingen we samen met onze Spaanse vrienden de berg op om dit veld, dat ruim 10 jaar geleden gesloten is, te bezoeken. Het was een triest gezicht om te zien wat er over was van de oude hangaar en van het prachtige onderkomen voor de leerlingen, dat nu nog slechts als onderkomen voor schapen en geiten diende. De rally werd afgesloten met een groots, gezamenlijk diner in een restaurant in de buurt. Daarbij ontving Ignatio van Encarnieta een onderscheiding als dank voor het introduceren van oldtimer vliegen in Spanje. We hebben beloofd over twee jaar terug te komen naar Santo Tomé, het is een zeer gastvrij veld en het is er fantastisch vliegen. Zeker iets om rekening mee te houden in je vakantieplanning als je niet tegen een ritje met aanhanger op ziet! •

SPECIALIST IN LUCHTVAARTVERZEKERINGEN

A.J. Driessen B.V. is al sinds 1966 actief in de luchtvaartbranche en Rappange is sinds haar oprichting in 1906 een belangrijke speler in de onroerend goedmarkt. Door onze fusie kunnen wij onze cliënten een totaalpakket bieden op het gebied van verzekeringen, pensioenen en hypotheek. Wij zijn Registermakelaar in Assurantiën (RMIA), lid van de NVA, NVGA en VNAB.

Verzekeringen voor:	Speciale producten voor:
✓ luchtvaartuigen	✓ onroerend goed
✓ luchtvaartbedrijven en -instellingen	✓ wagenparken
✓ vliegers en instructeurs	✓ particulier totaalpakket
✓ loss of license	✓ bedrijven
✓ opleidingskosten	✓ verenigingen van eigenaren
✓ (doorlopende) reisverzekering	✓ collectiviteiten
✓ ongevallen en overlijdensrisico	✓ hypotheek
	✓ pensioenen

Niet iedereen vliegt... wij wel!

PRINSENGRACHT 255-259
POSTBUS 19604 1000 GP AMSTERDAM
Tel. +31 (0) 20 531 23 45 Fax +31 (0) 20 531 23 46
www.ajdriessen.nl info@ajdriessen.nl



DWARF POWERED GLIDERS

DWARF, de grootste vliedschool van Nederland.

Met maar liefst negen toestellen.
Wij zijn zo groot geworden door klein te blijven.
Kleine prijzen vooral; vanaf 72,00 euro per uur!
Een kleine maar uiterst efficiënte organisatie.
Plus kleine groep zeer bevlogen instructeurs.
Wij leiden u compleet op voor PPL en RPL-

TMG of MLA

Meer weten? Bel Cees of Moniek 035-5772120 of 06-53680627

Of kijk op: www.dwarf.nl Doen!

BERND WEBER, HANS DISMA

Tweeëndertig jaar lang vertegenwoordigde Hans Disma Schempp-Hirth in Nederland. Dit voorjaar droeg hij die taak over aan Francois Jeremie. Bernd Weber van Schempp-Hirth legde Hans een aantal vragen voor over zijn ervaringen als record- en wedstrijdvlieger



'To make good pilots better'

Hans Disma nam afscheid als vertegenwoordiger van Schempp-Hirth

Wanneer en hoe ben je er toe gekomen om te gaan zweefvliegen?

Als knulletje bouwde ik modelvliegtuigen. Mijn eerste was van de beroemde Minimoa, nou niet het handigste model voor een beginner. Maar ik was en ben nog steeds zo enthousiast over de Minimoa, dat ik dat model nog steeds heb. Op mijn vijftiende (in 1957) vloog ik voor het eerst in een zweefvliegtuig mee. Dat was het moment waarop ik besliste om zelf zweefvlieger te worden. Nog het zelfde jaar nam ik deel aan de door de overheid gesubsidieerde scholierencursus op Terlet. Mijn instructeur was Pa Rood, die me op de Fokker Goevier leerde vliegen. Na 26 starts, met minder dan drie uur instructie, was hij zo dapper om me solo te laten op de Grunau Baby. Die scholierencursus maakte dat ik uiteindelijk zelfs vlieger bij de KLM werd, precies wat de overheid graag wilde bereiken met haar subsidie.

Wanneer ben je aan wedstrijdvliegen begonnen? En wat voor een resultaten behaalde je?

De Nederlander Dick Gonlag, die in Zuid-Afrika woonde, nodigde me in 1971 uit om met zijn BS-1 aan de Zuid-Afrikaanse Nationals in Bloemfontein mee te doen. Zelfs met mijn beperkte ervaring van 300 uren kon ik de ver-

leiding niet weerstaan. Het was een erg leuke tijd. Voor mij een reuzensprong om in een BS-1 te stappen met alleen maar ervaring op de Ka-6. Mijn volgende competitie waren de Zomerwedstrijden op Terlet in 1972, feitelijk de selectie voor NK-deelname. Ik werd 4e in een Ka-6CR en kon dus mee doen aan de NK het jaar daarop. Weer een heel ander niveau, ontdekte ik, toen ik daar 19e werd met mijn eerste, eigen zweefvliegtuig, een Cobra 15. Die had ik kort daarvoor gekocht, speciaal om aan de NK mee te kunnen doen. In de vol-

1
Captain op grote en kleine 747.
Foto 1985 met Ventus T.

2
Scholierenopleiding, Terlet 1957.
Hans met wit petje.

gende jaren kon je me steeds weer op de NK vinden en ik kocht mijn eerste plastic kist, een DG-100. Maar daarmee presteerde ik niet beter. Mijn partner kraakte die kist en ik vloog in 1977 de NK met een St. Libelle, geleend van een clubgenoot. In 1978 kocht ik een Mini Nimbus B en bleef met wisselend resultaat aan de NK deelnemen. In 1982 ging ik met die Mini naar Zuid-Afrika, om daar weer eens de Nationals te vliegen. Nadat ik in Duitsland aan verschillende EK's voor motorzwevers had meegedaan, vloog ik in 1990 in Frankrijk de eerste WK voor motorzwevers. Ik behaalde er een dagoverwinning en eindigde op de 6e plaats in het totaalklassement met de Ventus CM van Daan Paré. Door tijdgebrek kon ik een aantal jaren niet aan de NK meedoen, zodat ik me in 2002 opnieuw in de Zomerwedstrijden voor deelname moest kwalificeren. De laatste dag van de wedstrijd liet ik schieten, omdat ik perse naar de International Oldtimer



Meeting wilde. Desondanks werd ik winnaar, omdat ik al voldoende punten bijeen had gevlogen! Mijn laatste NK was in 2004, met mijn Ventus 2cT.

Was je ook geïnteresseerd in records vliegen?

Doordat ik voor de KLM vloog, had ik de mogelijkheid om tijdens stopovers te gaan zweefvliegen. Ik begon daarmee in Australië, waar de bemanning dan een hele week vrij had. In Narromine kon je een Janus huren en daarmee opende ik de aanval op alle Nederlandse 2-zittersrecords. Dat was niet echt moeilijk. Gewoon de opdracht uitvliegen en het was een record! Moeilijker werd het natuurlijk toen de records echt wat gingen voorstellen. Vanaf 1986 ging ik serieus proberen records te breken en ik nam daarvoor mijn Ventus bT mee naar Bitterwasser in Namibië. In 1987 was ik opnieuw in Bitterwasser en vestigde met een Nimbus 2M veel records voor motorzwevers. Daarna werd het mijn ambitie om mijn 1.000 km te halen. In 1991 nam mijn goede vriend Sikko Vermeer in de VS aan de WK deel met mijn Ventus bT en ik gebruikte de gelegenheid om in Minden, Nevada te vliegen. Fantastische zweefvliegcondities! En hoewel ik op een middag een 700 km in vier uur



1 2
Plastic en oud hout zijn Hans, hier in Janus en Minimoa, even lief.



3
In BS-1 op Zuid-Afrikaanse Nationals 1971.

vloog, zag ik toch geen kans om de FAI 1.000 km te volbrengen. In die zelfde tijd realiseerden Klaus Holighaus, Helmuth (de zoon van Peter Kayssler, de eigenaar van Bitterwasser) en ik de bouw van een Discus bT en die nam ik het volgende jaar mee naar Bitterwasser. In 1992 vloog ik daarmee dan toch mijn 1.000 km. En ik ben er nog trots op dat ik een van de weinigen ben die dat met een standaardklasse vliegtuig heeft gedaan. Eerst dacht ik zelfs dat ik het wereldrecord over drie keerpunten had verbroken, maar Helmut Treiber van Schempp-Hirth maakte uitgerekend de dag daarvoor in Zuid-Afrika een langere vlucht! Weer een jaar later, in 1993, vloog ik een Nederlands record over een FAI 1.000 km driehoek met mijn Ventus bT.

Wanneer ben je als vertegenwoordiger van Schempp-Hirth begonnen

Het was zo, dat toen ik mijn Mini-Nimbus kocht, er geen Nederlandse vertegenwoordiger was. In de gesprekken die Klaus Holighaus en ik hadden, bedachten we dat ik best die vertegenwoordiger zou kunnen zijn, dus dat was ik dan vanaf 1977.

Als je toen en nu vergelijkt, verkoop je dan meer vliegtuigen en moet je er meer voor doen?

Ik zie niet veel verschil. Vliegers die op zoek zijn naar het beste vliegtuig om wedstrijden mee te vliegen, wisten altijd al heel goed wat ze wilden. Ze lezen artikelen, spreken met eigenaren, kijken kritisch naar de wedstrijdresultaten. En vooral willen ze een goede, betrouwbare producent met een bewezen staat van dienst. Van Schempp-Hirth weet je dat dat wel goed zit. Daar streefden ze er altijd al naar om de beste prestatiekisten te bouwen, waarmee dan ook veel overwinningen zijn behaald. In het bouwen van trainers waren ze niet echt geïnteresseerd, maar ze kwamen wel met de Janus, 'to make good pilots better'. Voor dit beleid hebben ze gekozen, met als resultaat dat ze geen grote aantallen verkopen, maar wel de top van de markt bedienen. Door met de zeer handelbare Discus en later de Duo-Discus op de markt te komen, vond voor het eerst toch een flink aantal S-H kisten hun weg naar de clubs en niet alleen naar particuliere eigenaren.

Welke kwaliteiten moet je als vertegenwoordiger van een zweefvliegtuigproducent hebben?

Moeilijke vraag. Je moet weten waarover je praat. En wat commercieel gevoel is best handig. Wel opletten dat je op een evenwichtige manier met de belangen van de firma en van je klant omgaat. Eerlijkheid is belangrijk. De klant is meestal iemand die je al uit de zweefvliegwereld kent en waarmee je daarna ook echt bevriend raakt. Die moet je helpen, wat er ook aan de hand is. In principe moet je dag en nacht bereikbaar zijn, want het gebeurt wel dat een

vlieger assistentie nodig heeft, of een onderdeel dat onmiddellijk beschikbaar moet zijn, tijdens een wedstrijd bijvoorbeeld. Dus betrokkenheid is zeker ook heel belangrijk.

Heb je nog een tip voor je opvolger Francois Jeremie?

Francois zal Schempp-Hirth op zijn eigen manier vertegenwoordigen, daar maak ik me geen zorgen over. Hij is erg actief, haalde deze zomer bijvoorbeeld meteen de nieuwe Arcus naar Nederland, en hij is zelf een goede wedstrijd-vlieger. Precies het type dat bij de Schempp-Hirth klanten past!

Welke toekomst zie je voor onze luchtsport?

Helaas, ik heb geen rooskleurig toekomstbeeld van het zweefvliegen in West-Europa. EASA en de lokale luchtvaartautoriteiten maken het ons niet gemakkelijk. Luchtruimbepalingen worden steeds knellender. In Nederland moeten alle luchtvaartuigen nu een transponder voeren, waarbij in sommige gevallen de kosten van de installatie die van het luchtvaartuig overtreffen. Officials kunnen je niet duidelijk maken waarom die transponders nou echt nodig is. Volgens mij hebben ze geen werkelijk nut. Het feit dat we ze juist uit moesten zetten, kort nadat ze verplicht waren gesteld, spreekt boekdelen. Ze bleken in sommige gebieden te veel complicaties voor de verkeersleiding op te leveren. In het buitenland



4
Met Tilo Holighaus van SHK op Nederlandse Zweefvliegdag 2008.

5
Hans met echtgenote Tonny op 1e WK voor zwevers met hulpmotor, een FAI klasse die maar kort heeft bestaan.

Foto's: archief Hans Disma

begrijpen ze niets van ons overheidsbeleid. Al die extra uitrusting vergt onderhoud en tests, wat opnieuw geld kost. Met zweefvliegtuigen vliegen is toch al duurder dan vliegen met ultralights, paragliders en hanggliders. Zweefvliegen kost ook veel vrije tijd. Tijd waarin je ook andere interessante dingen zou kunnen doen, die minder tegenwerking ondervinden. Aan de andere kant, niets is zo fantastisch als overland vliegen met een mooi zweefvliegtuig, op jacht naar records, in een wedstrijd, of eenvoudigweg voor je plezier. •

Advertentie



In 1997 ontvingen alle leden van de KNVvL Afdeling Zweefvliegen het boek Veilig Zweefvliegen. Nu zijn er nog een aantal dozen op het Afdelingsbureau aanwezig en willen we u een speciale aanbieding doen.

Zolang de voorraad strekt bieden we ze te koop aan voor:

Verzendprijs € 5,- per boek, € 40 per doos (18 stuks), incl. porto

Overmaken van het verschuldigde bedrag op banknummer 51.91.46.581 t.n.v. KNVvL Afdeling Zweefvliegen Arnhem o.v.v. Veilig Zweefvliegen.



Brevetten

Overzicht van 23.09.2009 tm 30.11.2009

Voor brevetaanvragen, insignes en oorkonden zie de 'Wegwijzer' op pag. 2 onder het subkopje 'Brevetkosten'.

Sportlicentie

Zilveren, gouden en diamanten brevetten of onderdelen daarvan zijn FAI-brevetten. De registratie hiervan is gedelegeerd aan de nationale aeroclub. Wanneer je een aanvraag indient voor een brevet, dien je in het bezit te zijn van een zogeheten sportlicentie. Een sportlicentie kost € 8 en is verkrijgbaar bij de ledenadministratie van de KNVvL. Zie voor het adres de 'Wegwijzer' op pagina 2 onder het subkopje 'Leden- en abonnementenadministratie'. De Commissie Sportzaken bevordert vliegen van zilveren, gouden en diamanten brevetten met logger en aanmelding via de website www.knvvl.nl/zweefvliegen/csz/. Daar vind je de benodigde informatie voor vlieger en sportcommissaris en de sinds 1 oktober 2004 geldende Code Sportief.

B-brevet

Nr.	Naam	Club
13516	W.J. v.d. Boogaart	NNZC
13517	J.K. Ganput	NNZC
13515	A.T. Gielen	NNZC
13519	R. Henderickx	EZAC
13518	M. Hezeman	AC Salland
13523	M.M.J. Kaisiepo	ACvZ
13507	B.J. Kohne	AC Salland
13511	L.E.T. Korsten	TZC
13514	B.C. Laarman	WBAC
13505	W.B. Lubber	AC Salland
13522	J.C. van Marle	GeZC
13510	J.T. Meijer	ACvZ
13508	O.L. van Oord	ACvZ
13504	A.H.J.H. Pierik	AC Salland
13509	S.H.A. Venema	AC Salland
13520	S.F.C. Verhoeven	AC Salland
13513	B. de Vries	EZZC
13521	J.J.L. van der Wa	ZC NOP
13512	B. Westbroek	EZAC
13524	P.J.H.M. Zaman	EZZC
13506	M.B. Zielman	ZC NOP

C-brevet

Nr.	Naam	Club
8615	W.J. v.d. Boogaart	NNZC
8612	R. Henderickx	EZAC
8607	B.J. Kohne	AC Salland
8610	L.E.T. Korsten	TZC
8616	E.P.M. Linnemann	ZVC Volkel
8614	J.C. van Marle	GeZC
8609	J.T. Meijer	ACvZ
8608	O.L. van Oord	ACvZ
8606	A.H.J.H. Pierik	AC Salland
8613	J.J.L. van der Wal	ZC NOP
8611	B. Westbroek	EZAC

Zilveren duur

Uren	Naam	Club
5-15	E.T. Calkhoven	WBAC

Gouden brevet

Nr.	Naam	Club
457	J. Schrier	VC H'stede

Diamanten hoogte

Meter	Naam	Club
5-196	N.G.M. Oerlemans	AC Salland

NEELCO OSINGA

Een zweefvliegtuig waarvan in 1939 maar één exemplaar is gebouwd. Bovendien de tastbare herinnering aan een Nederlandse constructeur, die WO II niet overleefde. Als je dat restaureert heb je iets heel bijzonders. Tonnie Wensing en Hans Bekker deden het en presenteerden op 30 augustus de weer zo goed als nieuwe V-20.

V-20 van Roeland Snellen vliegt weer

Het gebeurt niet zo vaak dat er een groot publiek aanwezig is bij de inwijding van een zweefvliegtuig. Iets anders is het met de inwijding van een kunstwerk. Met een gerust hart durf ik te zeggen dat er zaterdag 30 augustus een kunstwerk werd ingewijd. De V-20 van Roeland Jan Snellen werd die dag met enige ceremonie weer opgelierd. In 1939 was het voor het eerst dat dit mooie vliegtuig het luchtruim koos. Toen kwam snel de oorlog met als gevolg dat eigenlijk nauwelijks iemand van dit kunstwerk heeft kunnen genieten. Men zegt wel dat de kist tot het uitbreken van de oorlog maar negen starts heeft gemaakt. Hij werd verstoppt op de zolders van de textiel fabriek van Ankersmit in Deventer. Na de oorlog vloog het vliegtuig op Teuge, maar crashte een paar maal behoorlijk: in 1951, 1959 en 1962.

Beter dan in nieuwstaat

Jan Heerink uit Twente heeft na de laatste kraak met Jan Hartkamp de schamele resten gekocht en gerepareerd. Een titanenklus, want er was niet veel van de kist over. Na 1969 hebben ze er nog ongeveer honderd starts mee gemaakt. Wim Doedijns was een van de gelukkigen. Hij was er nu op 30 augustus bij. Maar na een paar jaar vond men de kist te oud om verder te vliegen. Hij is in 1974 plechtig in het museum de Avidome op Schiphol bijgezet. Een groot deel van de gegevens van dit stukje is door Hein Schwing opgetekend uit de mond van John Fukken, die toen een boeiende inleiding hield. De opslag van de V-20 was helaas niet



2



4

optimaal. Hij lag in een natte loods te verkommeren. Hij is zelfs een keer uit de takels gevallen. Dus werd de kist weer naar Twente teruggehaald. Jan Heerink en de weduwe van Jan Hartkamp hebben later de resten van de V-20 geschonken aan Tonnie Wensing. Deze had het op zich genomen het vliegtuig weer luchtwaardig te maken. Vijf jaar geleden is Tonnie begonnen met de restauratie. Hij is geen technicus, maar Hans Bekker was bereid het toe-



3

1
Eerste start.

2
Tonnie Wensing (l) en Hans Bekker (r).

3
Toespraak vooraf.

4
Fraaie cockpit.

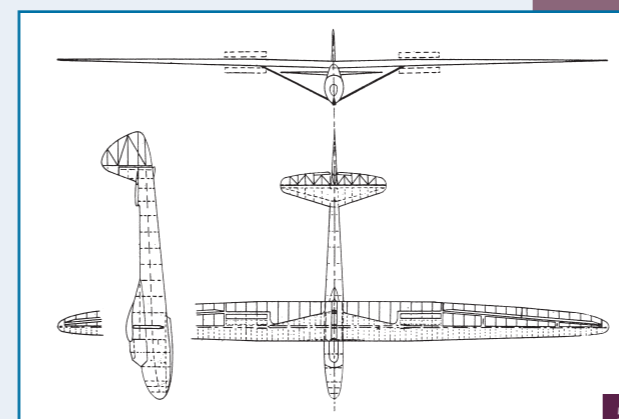
zicht op zich te nemen. Hiervoor heeft deze de restauratie van het prototype van de Sagitta zelfs opgeschort. Samen hebben zij de kist in een betere dan nieuwstaat gebracht, geholpen door vele personen en autoriteiten. Ik was er bij dat Jan Forster nieuw doek op de vleugels aanbracht. Van de basisautoriteiten kreeg Tonnie alle medewerking, hij mocht de schilderswerkplaats gebruiken, op onmogelijke tijden de basis betreden enz. In zijn dankwoord noemde Tonnie een hele reeks namen en instellingen.

Licht en gehoorzaam

Zondag 30 augustus was een feestdag op Twente. Ongeveer honderd genodigden en leden van de Twensche Zweefvlieg Club waren bij de hangaar en het clubhuis gekomen om de inwijding van het kunstwerk mee te beleven. Na een uiteenzetting in de hangaar ging iedereen naar de startplaats waar Tonnie de eerste officiële vlucht met dit schitterende vliegtuig maakte. Mevrouw Suze Fischer-Heerink, zuster van de in 1998 overleden Jan Heerink, doopte het



1



5

vliegtuig. Het heeft de namen gekregen van Roeland Snellen en Jan Heerink: 'Roeland Jan'. Hans Bekker was de tweede die startte. Zelf had ik het voorrecht als derde te mogen starten. Het vliegtuig vliegt ongelofelijk licht en is heel gehoorzaam. Hij is bijna zo stil als een zweefvliegtuig van kunststof. Dat is een teken van zorgvuldige bouw. De schitterende kap is nauwkeurig naar het oude model nagebouwd. Ik had het geluk nog een beetje thermiek tegen te komen. Geweldig! Toen de variometer omhoog wees dacht ik eerst aan een aanwijfsfout, zó soepel gaat alles. Enkele gasten mochten meevliegen op de DG-500 van de club en op de Ka-2 van Tonnie. Deze historische kist is door Jan Heerink en Tonnie samen gekocht en door Jan gerestaureerd, ook al tot een juweel van oud hout. Na het vliegen was er voor de gasten een heerlijke barbecue waarop onze gastheer en gastvrouw Riet Wensing de genodigden trakteerden.

5
Snellen V-20:
spanwijdte 15,40 m,
lengte 7,36 m,
glijhoek 1:23,
overtreksnelheid
45-50 km/u.

Foto's: Willem
Janssen Groesbeek

6
Roeland Snellen
aan de tekeningtafel.

7
V-20 in aanbouw.



6

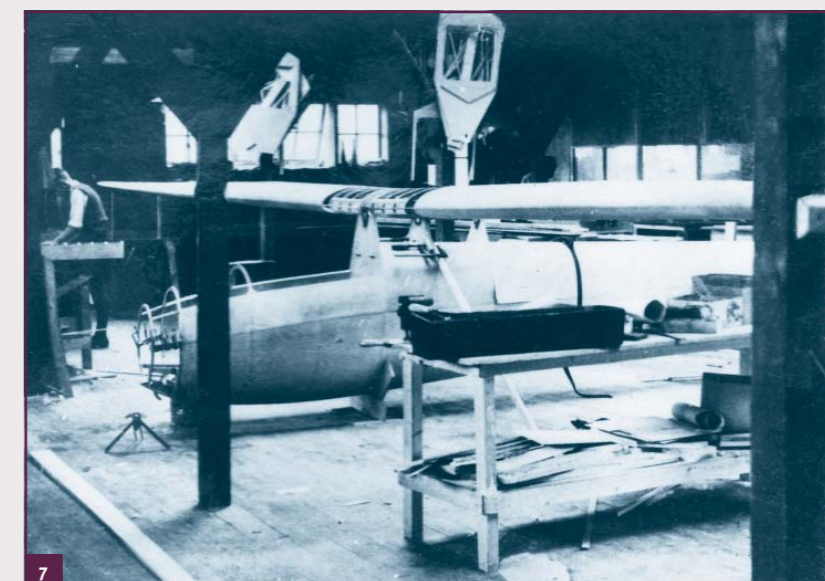
Leven met tragische afloop

Roeland Jan Snellen, de constructeur van de V-20, werd op 28 december 1909 in Den Haag geboren. Hij voltooide zijn schoolopleiding aan de HBS op zestienjarige leeftijd. Vervolgens ging hij naar de MTS. Hiervoor liep hij stage bij de rederij van Lloyds. Tijdens een reis op de grote vaart liep hij tyfus op, destijds een levensgevaarlijke ziekte. Hij is daar nooit meer goed bovenop gekomen. Na de MTS ging hij naar de TH Delft, maar wegens gezondheidsproblemen brak hij zijn studie daar na enige tijd af. Voor hij naar Delft ging, had hij nog een jaar min of meer

rust genomen. Roeland had al vroeg belangstelling voor het vliegen. Op 24 augustus 1931 behaalde hij op de Wasserkuppe in Duitsland, toen de bakermat van het zweefvliegen, het A-brevet en even later het B-brevet.

C-brevet nr. 8

Werken deed Roeland o.a. in Oegstgeest bij de Marinewerf, in Maaldrift en in Noordwijk, bij Garage Camphuys. Daar werkte hij mee aan de bouw van de Grüne Post, een eenvoudig zweefvliegtuig dat Alexander Lippisch had ontworpen. De Duitse krant 'Die Grüne



7

Agenda

Regelmatig geactualiseerde agenda en wedstrijdinfo op www.zweefportaal.nl. Voor België www.zweefvliegen.be. Voor FAI wedstrijdagenda <http://events.fai.org> onder 'Gliding'.
* = Onderdeel comb. clubwedstrijden Grand Prix Nederland (G-NL).
** = Onderdeel comb. clubwedstrijden 'Beker van Vlaanderen'.

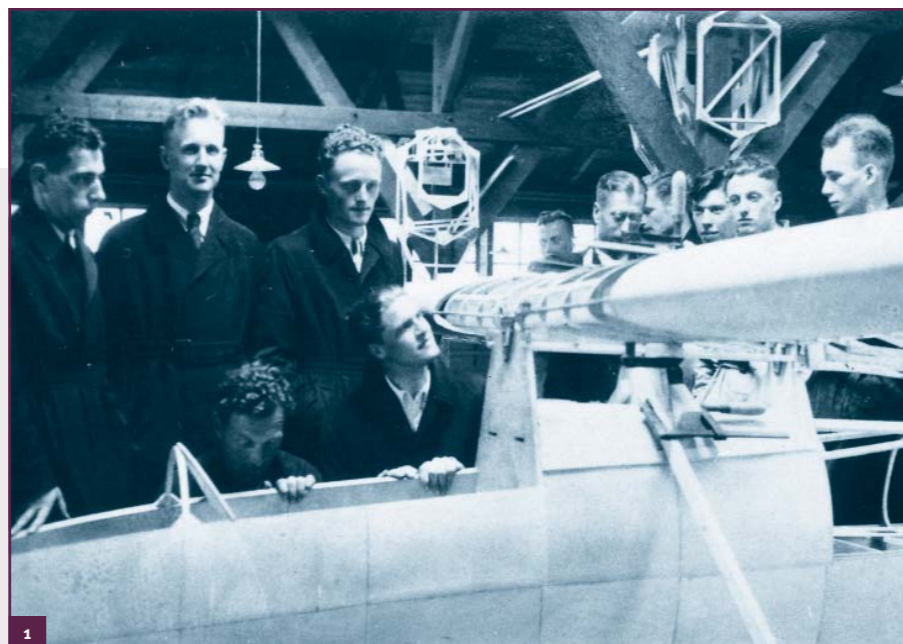
2010
Beurzen en evenementen
8 tm 11 april: Aero Friedrichshafen, (DE)
18 en 19 juni: KLu Open Dagen, Gilze-Rijen

Examens & vergaderingen
13 februari: 1e Schriftelijke examen instructie-bevoegdheid. Inschrijven voor 20 januari.
27 maart: 1e Mondelinge examen instructie-bevoegdheid.
21 april: Ledenvergadering Afdeling Zweefvliegen, Schaarsbergen
16 oktober: 2e Schriftelijke examen instructie-bevoegdheid. Inschrijven voor 20 september.

Wedstrijden, Rally's, SION, OLC
2 tm 9 januari: 3e Wereld Grand Prix, Santiago (CL)
13 tm 23 mei: NK Zweefvliegen, locatie nog onbekend
20 tm 26 mei: Grunau Baby Rally, Jezow Sudeki/Grunau (PL)
31 mei tm 5 juni: Int. Spatzentreffen, Schinveld
15 tm 27 juni: 6e WK Vrouwen, Arboga (Zweden)
21 juni tm 3 juli: Euroglide 2010, Eindhoven
3 tm 18 juli: 31e WK Wereld-, Standaard-, Clubklasse, Prievidza (SL)
17 juli tm 1 augustus: 31e WK Open, 15m, 18m klasse, Szeged (HU)
21 tm 29 juli: VGC Rendezvous, Challock (GB)
31 juli tm 8 augustus: 38e VGC Int. Rally 2010, Tibenham Norfolk (GB)
6 tm 10 september: VIOD kamp, locatie nog onbekend

2011
14 tm 17 april: Aero Friedrichshafen, (DE)
6 tm 20 augustus: 7e WK Junioren, Musbach (DE)
Datum onbekend: World Air Games, Plaats onbekend

2012
19 tm 22 april: Aero Friedrichshafen, (DE)
4 tm 19 augustus: 32e WK 15m, 18m, Open klasse, Uvalde (US)
9 tm 21 december: 32e WK Club, Standaard, Wereld klasse, Chaves (AR)



1

schets van het vliegtuig gemaakt. Roeland werkte het ontwerp verder uit. Intussen bleef hij zweefvliegen. Met Wijkens bezocht hij de beroemde Rhönwedstrijden op de Wasserkuppe. Hier kon je steeds het allernieuwste op zweefvlieggebied zien en er vlogen de beste piloten van de wereld. In 1939 verhuisde hij van Deventer naar Rotterdam, want hij vond werk bij Koolhoven, na Fokker de bekendste Nederlandse vliegtuigfabriek. Ook Koekebakker, die na WO II in zweefvliegkring bekend zou worden als bouwer van de KNVvL 491, werkte toen bij Koolhoven. Weer later kwam Roeland bij Fokker op het constructiebureau te werken. Helaas is in de overgebleven archieven van Fokker hiervan niets terug te vinden. Maar bekend is dat Roeland voor Fokker op studiereis ging naar de fabrieken van Messerschmitt in Duitsland. Let wel,



2

midden in de oorlog! Een Nederlander die naar Duitse vliegtuigfabrieken gaat voor stage. Hij kwam terug met een koffer vol tekeningen van het door Rethel ontworpen, reusachtige transportzweefvliegtuig 'Gigant'. Rethel werkte ooit bij Fokker en was de eerste baas van Beeling, de latere, beroemde hoofdconstructeur van Fokker.

Gevangenneming

Er waren tijdens WO II halfjaarlijkse contactbijeenkomsten voor zweefvliegers. Deze werden bezocht door o.a. Verwaal, Jan Thijssen, Houwing, Willem van der Graft, Dick van Wijk, Dan de Koster, W. Broekmeijer, Dots Dresselhuys, Jan Vastenouw, Leander Teepe, Burg, Luyendijk en Roeland Snellen. Jan Thijssen zat in het verzet en was ondergedoken. Op 26 september 1943 onderschepte de SD (Duitse Sicherheitsdienst) een uitnodiging voor zo'n bijeenkomst in Vianen en deed er een inval. Verwaal wilde een valse Ausweis wegmoffelen, maar de mannen van de SD zagen dat. Allen werden vervolgens urenlang verhoord. Verwaal werd gearresteerd omdat hij foto's en gegevens bij zich had van de 'Gigant'.

Snellen werd later verhoord op het constructiebureau van Fokker in de Damstraat en op 8 oktober 1943 eveneens gearresteerd, door de zelfde twee mannen van de SD die de inval hadden gedaan. De aanklacht luidde spionage, omdat hij het was die de tekeningen van de Gigant had vermenigvuldigd en aan anderen had gegeven. Hij werd gevangenzet in de gevangenis van Scheveningen (door Nederlanders spotenderwijs 'Oranjehotel' genoemd, vanwege het grote aantal verzetsmensen dat daar vast werd gezet). Aansluitend werd Roeland geïnterneerd in het Kamp Amersfoort en naar het concentratiekamp Neuengamme overgebracht. Neuengamme, vlak onder Hamburg, kreeg in ons land een kwalijke reputatie doordat de mannelijke bevolking van Putten hierheen is gebracht en bijna geheel is omgekomen. De gevangenen werden er niet stelselmatig ver-

moord. Ze kwamen veelal om door ontberingen, uitputting en infectieziekten. Ook Roeland liep een infectieziekte op, difterie, waaraan hij op 8 april 1945 in het strafkamp overleed. Hamer, ook een medewerker van het constructiebureau van Fokker, net als Beeling, Kruisheer en Huls, had contact met Jan Thijssen van het verzet. Thijssen heeft de tekeningen in de oorlog naar Engeland meegenomen. Wrang is het dat Roeland niet wilde onderduiken. Hij zou een joodse vriendin hebben.

In het restaurant van vliegveld Teuge bevindt zich een glas in lood raam. Het dateert van 1948, is gemaakt door de bekende Deventer kunstenaar Hendrik Gerrit Bokhorst Jr. en dient ter nagedachtenis aan de leden van de Vliegclub Teuge die in WO II omkwamen, waaronder Roeland Snellen. •



4

Post' had de tekeningen gratis ter beschikking gesteld voor zelfbouw. Voor zover bekend zijn er 125 vliegtuigen gebouwd, waarvan enkele exemplaren in Garage Camphuys. Hierover is in het Historisch Zweefvliegarchief niets terug te vinden. De enige bekende Nederlandse Grüne Post, de PH-13, is in Eindhoven gebouwd. In 'Thermiek' 2009-3 schreef Ary Ceelen al uitgebreid hierover. In 1935 werd Roeland vervangend instructeur bij de Nederlandse School voor Zweefvliegers N.V. te Noordwijkerhout. Op 23 september 1935 vloog hij met de PH-33, een Zögling, het C-brevet bij een keiharde wind van 12 tot 14 m/sec. Met die harde wind maakte hij een rugwindlanding. Helaas kreeg hij met deze vlucht van 15 minuten en 25 seconden niet het begeerde brevet, want er was geen sportcommissaris aanwezig. Later, op 31 oktober haalde hij alsnog het C-brevet (nr. 8). Zijn vader woonde in Engeland en kende de liefhebberij van zijn zoon. Hij deed daarom pogingen hem een plaats te bezorgen in een Engelse fabriek van zweefvliegtuigen. Roeland heeft er een tijd gezeten, maar omdat hij geen verblijfsvergunning kon krijgen, ging hij terug naar Nederland.

Studiereis naar Messerschmitt

De NV Vliegtuigbouw Deventer, waarvan Bauling de directeur was, trok Snellen aan voor de bouw van de V-20. Wijkens, de hoofdconstructeur, had een

- 1 V-20 in aanbouw.
- 2 Uit de takels gevallen in Aviodrome.
- 3 Duitse Messerschmitt Me-321 'Gigant' transportzwever, waarvoor Schempp-Hirth de staartvlakken construeerde en bouwde. Foto uit Karl Buck, 'Luftfahrt an der Teck', waarvan een recensie staat op pag. 18.
- 4 In opdracht van KNVvL in 1948 vervaardigd glas in lood raam, ter nagedachtenis aan leden van Vliegclub Teuge die in WO II omkwamen: Rijklof van Goens, Hendrik Jansen, Roeland Jan Snellen, Govert Steen en Jan Thijssen.

Foto's: Historisch Zweefvliegarchief



3

Advertentie

WWW.GLIDER-EQUIPMENT.NL

Overleden: Riet Ceelen

Op 4 december overleed in Eindhoven Riet Ceelen-Van Groenewoud. Riet, echtgenote van Ary Ceelen, werd 87 jaar en was al geruime tijd ernstig ziek. Zij verwierf bekendheid als uitgeefster en bladmanager van 'Planeur' dat van 1973 tot 1988 verscheen. Deze tweemaandelijke uitgave richtte zich primair op de zweefvliegers in Nederland en België. Maar ook op motorvliegers, ULV- en zeilvliegers. Zo'n vijftien zweefvliegclubs namen een collectief abonnement voor hun leden. Zij konden dan, in samenwerking met Riet, eigen mededelingen los invoegen. De redactie van 'Planeur' bestond uit Ary voor het zweefvliegen en Marcel Vleugels voor motorvliegen. Historie, actualiteit, clubs, wedstrijden, regelgeving, nieuwe vliegtuigen en technieken, alles passeerde in kort bestek de revue. Samen bezochten Ary en Riet jarenlang wedstrijden in binnen- en buitenland, clubs en zweefvliegcentra, zweefvliegers van naam en producenten. Zo bouwden ze een groot netwerk op, dat ten goede kwam aan de inhoud van de 'Planeur'. Ook nadat ze de uitgave van dit blad beëindigden, bleven Ary en Riet nauwe contacten onderhouden binnen de zweefvliegwereld. Van Ary verschijnen nog met regelmaat zweefvlieghistorische artikelen in de 'Thermiek'. Riet ontving voor haar jarenlange inzet van de KNVvL de Zilveren Penning voor Verdiensten op het gebied van de luchtvaart. Van de Gemeente Eindhoven de Vrijwilligerspenning met Oorkonde. • (FS)



Riet Ceelen ontving in 2008 de KNVvL penning in zilver. Foto: Frans Guise.

KNVvL medaille voor Chris Wills

Dankzij Chriss Wills en al de zweefvliegers die hij voor de Vintage Glider Club wist te interesseren, worden veel historische zweefvliegtuigen tegenwoordig van de sloop gered.

Chris Wills, oprichter en 'President for Life' van de Vintage Glider Club, ontving op het inmiddels traditionele, jaarlijkse clubdiner twee onderscheidingen. Een oorkonde namens de British Gliding Association, uitgereikt door BGA voorzitter Pete Stratten. En uit Nederland de KNVvL medaille in brons met oorkonde. In de oorkonde staan de verdiensten van Wills nog eens opgesomd. Hij richtte niet alleen de VGC op, maar begon ook met de jaarlijkse, internationale rally's. Vooral hierdoor vormde zich een steeds grotere aan-



hang van enthousiaste zweefvliegers, die geïnteresseerd is in het behoud van historische zweefvliegtuigen. In de loop der jaren zijn over de hele wereld honderden 'vintage, oldtimer and classic gliders' van de sloop gered en weer in vliegwaardige staat hersteld. Minstens zo belangrijk is, dat er op deze manier een wereldwijde vriendenkring ontstond, waarbinnen de onderlinge samenwerking, het delen van kennis en het samen vliegen voorop staan.

Neelco Osinga van de Vereniging Historische Zweefvliegtuigen (VHZ) overhandigde de medaille met oorkonde en spelde Wills het bijbehorende lint op. De status 'President for Life' is



trouwens een eretitel. De werkelijke voorzitter van de VGC is momenteel de Nederlander Jan Forster. Het diner vond plaats in het Museum of Army Flying in Middle Wallop, niet ver van het zweefvliegcentrum Lasham. Het herbergt o.a. transportzwevers uit WO II van de types Horsa, Hamilcar en Hadrian (Britse naam voor de Amerikaanse Waco). Van de VGC trofeeën, die zoals gebruikelijk tot besluit worden toegekend, viel er een ten deel aan Tonnie Wensing voor de schitterende restauratie van zijn Snellen V-20, onder toezicht van Hans Becker. Meer hierover op pag. 26 van deze 'Thermiek'. Voor de VGC zie: www.vintagegliderclub.org • (FS)

Zilveren KNVvL ere-insigne voor Martin Hamberg

'Nog iets voor de rondvraag', besluit voorzitter Tineke Carolus de najaarsvergadering van de Noord-Nederlandse Zweefvliegclub (NNZC). 'Niet? Nou, dan heb ik nog wel wat. We hebben namelijk een jubilaris in ons midden!' Het blijkt om Martin Hamberg te gaan, die zich meer dan vijftig jaar heeft ingezet als instructeur en technicus. Tineke reikt hem voor deze verdiensten het KNVvL ere-insigne in zilver uit. Martin begon in 1973 met zweefvliegen. Vanaf 1976 volgt hij de School voor Luchtvaarttechniek 'Anthony Fokker' in Den Haag. En als Martin dan eenmaal zweefvliegende vliegtuigbouwer is, kan het natuurlijk niet uitblijven. In 1980 wordt hij technicus bij de club. In 1981 volgt

het instructeurschap. Er staan ca. 3.500 instructievluchten op zijn naam en hij is momenteel bezig met zijn tiende overhaul van een kist met staalbuizenframe. Ook een jubileum dus eigenlijk. Zijn absolute mijlpaal als erkend zweefvliegtechnicus is de reparatie van Mini Nimbus PH-855, die aan een harde landing een afgebroken staart en nog diverse andere beschadigingen overhield. Normaal wordt zo iets aan de aan de fabrikant of een bedrijf als Service Center Terlet overgelaten. Een EZT is daartoe niet bevoegd. Maar na overleg met de fabrikant en het KNVvL Inspectie-instituut en met een eenmalige beschikking van IVW kon Martin toch aan de slag. Om te beginnen moest hij



Tineke Carolus speldt Martin Hamberg het KNVvL insigne in zilver op.

een andere kielvlak met daaraan nog een rompedeelte op de kop tikken. Twee jaar verder is de PH-855 als een phoenix uit zijn as herrezen en vliegt regelmatig vanaf het NNZC veld in Veendam. • (Jan Roelof de Haas).



Hardy Sastra



Sebastiaan Rijks

In memoriam: Hardy Sastra en Sebastiaan Rijks

Op dinsdag 22 september 2009 werd de Eerste Limburgse Zweefvliegclub (ELZC) geschokt door een verschrikkelijk bericht. Twee van onze leden, twee van onze instructeurs, twee vliegmaten waren verongelukt in de Franse Alpen, vliegend in de ASK-13 van de club uit La Motte du Cair. Tijdens het uitoefenen van hun grootste passie zijn Hardy Sastra en Sebastiaan Rijks overleden. Hardy werd in 1985 lid van de ELZC. Al gauw had hij het vliegvirus te pakken. Hij werd instructeur en kocht samen met clubvrienden een Franse Breguet 904S, waar hij heel graag op vloog. Hardy stond bekend als een gepassioneerde en kundige vlieger, die zijn kennis met gedrevenheid op andere vliegers overbracht. Ook kon hij genieten als hij zag dat anderen plezier beleefden aan onze mooie sport. In 2009 kocht Hardy een aandeel in een Janus. Hij hoopte hier straks vele mooie vluchten mee te maken, zeker nu hij bezig was zijn zaak over te dragen aan zijn kinderen. Sebastiaan begon op veertienjarige leeftijd met zijn zweefvliegcarrière. In 2004 werd hij lid van de ELZC. Al gauw behaalde hij zijn instructiebevoegdheid, recent werd hij chef-instructeur. Ook vloog hij graag zelf en veel. Wat hem nog enthousiaster maakte voor het overland vliegen, was zijn deelname aan de Nationale Junioren Wedstrijden in 2009. Ook het kunstzweefvliegen, met zijn Pilatus B4, probeerde Sebastiaan, zoals alles, te vervolmaken.

Twee echtgenoten, twee vaders, twee zeer ervaren vliegers, twee grote instructeurs en mentors, twee enthousiaste bouwers aan de toekomst van onze club, onze vrienden; dit is een verlies dat ons ten diepste raakt. Woorden schieten te kort om dit enorme verlies te beschrijven. Vele mooie herinneringen aan Hardy en Sebastiaan resten ons. Hardy en Sebastiaan, goede vlucht!

*Als tranen een trap konden vormen
en herinneringen een brug,
dan klommen wij naar de hemel
en haalden jullie terug.*

Bestuur en leden Eerste Limburgse Zweefvliegclub

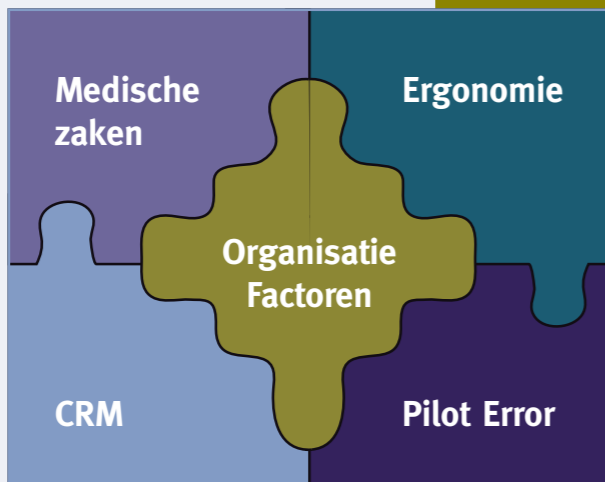
PAUL MICHEL DE GROOD, ERIC ENGELSMAN
MEDISCHE COMMISSIE

Analyse volgens het Human Factors Analysis and Classification System (HFACS). Het voorval hier is fictief. De enige Blanik L13 op Terlet is die van een van de auteurs! Het gaat om de idee hoe zo iets werkt. Het resultaat van de analyse pretendeert beter inzicht en meer verbeteringspunten dan de traditionele ongevalanalyse.

Tekort gekomen in de landing

Schade: Blanik deuk in romp. Letsel: piloten deuk in ego

Al tientallen jaren is 'Breukstukje' een van de populairste rubrieken in de 'Thermiek'. Daarin staan ongelukken en incidenten beschreven, van commentaar voorzien door de Commissie Breukstukje in samenwerking met de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Zo'n commentaar beperkt zich meestal tot wat een vlieger fout deed en hoe hij beter had moeten handelen. Een leerzame rubriek voor alle vliegers. Wat de ongelukkige vlieger is overkomen, is een les voor anderen. Maar om optimaal lering te trekken, moet je volgens hedendaagse opvattingen ook naar de achterliggende factoren kijken, die het mogelijk maakten dat de vlieger zo handelde als hij deed. De 'human factors'. Als voorbeeld analyseren we in dit artikel een fictief incident via vijf invalshoeken. Het gaat om de invalshoeken van het internationaal gehanteerde HFACS-model (Human Factors Analysis and Classification System) dat je ook in het leerboek 'Human Factors voor de Zweefvliegopleiding' vindt. De OVV gebruikt eveneens dit model bij de analyse van ongevallen in de luchtvaart. Het is verrassend om te zien, mits je het HFACS model toepast, hoeveel factoren een rol speelden in de toedracht van een ongeluk. En vooral hoe je met simpele, kleine maatregel een ongeluk kunt voorkomen. Centraal staat niet de vraag: wat deed de vlieger fout, maar waarom maakte hij een fout en waarom heeft zijn omgeving niet eerder ingegrepen.



Incident met Blanik L13 op Terlet

Na een periode van drie maanden niet vliegen vanwege drukke werkzaamheden, lukt het de vlieger zich vrij te maken voor het avondvliegen. Zijn laatste vlucht was een checkstart onder ideale weersomstandigheden. Hij vliegt met een Blanik L13 privévliegtuig, waarmee eerder op de dag al enkele vluchten zijn gemaakt. Vrijwel direct na aankomst op het veld maakt hij een start. De tweede vlieger, een instructeur, vliegt voor de gezelligheid mee. De windzak hangt wat slapjes. Aan de lier halen ze een hoogte van 600 m (gebruikelijke hoogte 400 m). Omdat er geen thermiek meer is, besluit de vlieger (pilot in command) een aantal



kunstvluchtfiguren uit te voeren, hoewel hij daarmee weinig ervaring heeft. De tweede vlieger heeft veel ervaring met kunstvluchten, echter niet met het type kist waarin hij nu meevliegt. De manoeuvres hebben het vliegtuig benedenwinds van het veld gebracht. Op weg naar het aanknopingspunt (wat bereikt wordt op 200 m) en op het rugwindbeen evalueert de tweede vlieger hardop de naar zijn oordeel maar matig uitgevoerde figuren. Op het dwarswindbeen wordt niet opgestuurd. Tijdens het indraaien op final realiseert de vlieger zich dat hij wel ver achter het veld terecht is gekomen. Hij trekt hij daarom geen remkleppen en geen flaps, maar het veld haalt hij net niet. Hij landt in de hei en raakt daarbij een boomstronk. Later verklaarde hij zich onvoldoende te hebben gerealiseerd dat er zoveel bovenwind was. De tweede vlieger was ervan uitgegaan dat de vlieger zijn eigen kist met de daarbij behorende glijhoek goed kende. Ervaring vlieger 650 starts, 200 uur, type 100 starts 50 uur. Ervaring 2e vlieger: 3000 starts 750 uur, type 2 starts 30 minuten. Schade: ingedeukt aluminium plaatwerk van de romp. Letsel: ingedeukt ego van beide vliegers. *Commentaar: De vlieger had zich kunnen realiseren, zoals hij later ook toegaf, dat er veel hoogtewind was gelet op de hoogte van de lierstart. Hij had op dwarswind moeten opsturen of eerder moeten indraaien op dwarswind.*

Foto's bij dit artikel hebben geen relatie met de inhoud. Het zijn inzendingen van de Thermiek Fotowedstrijd 2009.

Onderzoekstrategie

Van het commentaar leren we eigenlijk niets. De kans is groot dat de vlieger zich in de toekomst opnieuw laat verrassen en weer te kort komt voor de landing. De belangrijkste vraag is: waarom liet hij zich verrassen? Door het onderzoek te richten op de vijf aandachtsgebieden van de menselijke factoren komt er meer aan het licht. **(1) Medische zaken:** aandacht voor de geestelijke en lichamelijke toestand van de vlieger. Is de checklist I AM SAFE afgewerkt? Zo niet, dan moet de onderzoeker dat achteraf nog eens goed met



de vlieger doen. **(2) Ergonomie:** aandacht voor de software en hardware (SHELL model). Heeft de tweede vlieger, die weinig tot geen ervaring heeft met een Blanik L13, kennis genomen van het vliegtuighandboek? Heeft hij zich door de vlieger laten briefen over de vliegeigenschappen, vooral waar die verschillen van de meer gangbare ASK 21. **(3) Organisatorische factoren:** aandacht voor de veiligheid binnen het vliegbedrijf en de procedures die er gehanteerd worden. Was er een briefing voordat aan het avondvliegen werd begonnen? Zo nee, is dat structureel of incidenteel? Op welke wijze vond de de-briefing plaats? **(4) CRM (Crew Resource management):** samenwerking van vliegers, instructeurs en grondpersoneel. Wat zijn de beweegredenen geweest van de tweede vlieger om niet in te grijpen? **(5) Pilot error:** aandacht voor bewuste en onbewuste overtredingen en aandacht voor de skills van de vlieger. Welke fouten maakte de vlieger nu echt ten aanzien van de procedures? Hoe zit het met zijn vliegvaardigheid? Om conclusie te kunnen trekken, moet je al deze vragen eerst hebben onderzocht en beantwoord. Ook moet je weten of en hoe de vlieger en zijn omgeving aandacht besteedden aan het voorkomen van ongelukken.

1
Azar Vellinga:
Ventus wacht op
passage hoogtetrog
boven Deelen.
Zelfde kist even
later aan de lier
levert winnende
foto op van Foto-
wedstrijd 2009,
zie pag 10-11.

2
Jantine Postma:
Regen is gestopt op
Corowa, Australië.

Onderzoek

Medische zaken

Als je de checklist I AM SAFE toepast, valt direct op dat de vlieger zich wel twee keer had moeten bedenken voor hij aan zijn vlucht begon. **Illness** (ziekte): de vlieger geeft aan dat hij niet ziek was. En ook dat hij de laatste tijd geen ziekte heeft doorgemaakt. **Alimentation** (eten en drinken): Op de vliegdag had hij slechts een licht ontbijt genuttigd en broodje als lunch. Dat hij het avondeten had overgeslagen in verband met het avondvliegen, vond hij geen probleem. Hij was daaraan gewend, stelde hij. Aan drinken had hij gedacht. Naast een paar koppen koffie op het werk had hij nog drie slokken water gedronken uit zijn drinkfles omdat hij een droge mond had. **Medication** (geneesmiddelen): bij goed doorvragen, blijkt dat de vlieger de laatste paar maanden wel last van hoofdpijn had. Regelmatig nam hij wat pijnstillers, maar de laatste 24 uur niet meer. **Stress:** de hoofdpijn zou veroorzaakt zijn door drukte op het werk en onregelmatig slapen. In zijn privéleven waren er problemen met zijn dochter en met zijn echtgenote. **Alcohol:** de laatste 24 uur had de vlieger geen alcohol gedronken. Wel wist hij te vertellen dat de laatste maanden zijn alcohol gebruik wat hoger was dan normaal. Dan sliep hij beter. **Fatigue** (vermoeidheid): zijn werkdag was druk geweest, maar het lukte om op tijd klaar te zijn. Hij was te laat vanwege de files. **Emotions** (emoties): de vlieger geeft aan dat hij zich lekker in zijn vel voelde zitten.

Op een aantal punten scoort de vlieger dus negatief. Sociale stressfactoren, werk en gezin zijn duidelijk aanwezig. Een beetje stress is niet erg – het verhoogt je alertheid – maar te veel leidt tot verkeerde beslissingen en verkeerd handelen. Het vervelende is dat stress tijdens het vliegen en sociale stress cumulatief werken. Hoewel de vlieger zelf verklaart dat hij 'lekker in zijn vel' zat, zijn er voldoende aanwijzingen dat dat niet echt het geval was. Hoofdpijn, waarvoor hij medicatie gebruikt, is een duidelijk teken van oververmoeidheid. Zijn verhoogde alcoholgebruik duidt op

veel sociale stress. Het dorstgevoel na de autorit gaf aan dat de vochtbalans negatief was. Drie slokken water helpen dan niet. Vochtverlies leidt tot verminderde concentratie. Concentratie die hard nodig is, zeker als de vliegomstandigheden niet makkelijk zijn. Het is duidelijk dat de vlieger vermoeid aan zijn vlucht begon. In het algemeen is het onverstandig aan een vlucht te beginnen direct na een lange autorit met files. Het acclimatiseren kan gezien worden als vluchtvoorbereiding.

Een belangrijke vraag voor de onderzoekers is of de vlieger, zoals hij beweert, voor de gezelligheid een tweede vlieger meenam. Met tegenzin geeft de vlieger toe dat hij tegen een solovlucht opzag, omdat hij zich, diep in zijn hart, onzeker voelde. Dat aan de DDI melden, vond hij gezichtsverlies. Door iemand mee te vragen met vliegervaring kon hij zijn status als ervaren vlieger hoog houden. Op de vraag of hij zijn onzekerheid aan de tweede vlieger had gemeld, antwoordt hij ontkennend. Vanwaar dan het plan zich aan variaties in G-krachten bloot te stellen, door kunstvluchtfiguren uit te voeren? Hierop heeft de vlieger geen duidelijk antwoord. Hij nam het besluit pas toen ze van de lier waren. Het hoeft geen betoog dat het achter elkaar uitvoeren van kunstfiguren met snel wisselende G-krachten een forse lichamelijke belasting vormt, zeker als ze niet 100% worden uitgevoerd. Ze worden des te slechter verdragen bij vermoeidheid, slechte voeding en uitdroging. De vlieger voelde zich dan ook 'brak' toen hij op circuit ging. Bovendien werd hij afgeleid door de opmerkingen van de tweede vlieger over de slecht uitgevoerde figuur. *Conclusie: door de 'medische zaken'*



1

onder de loep te nemen, komt een aantal zaken naar voren die zeker hebben bijgedragen aan het incident. De checklist I AM SAFE had de vlieger moeten waarschuwen. Hij had niet met een moeten starten. Zeker niet direct na een vermoeide autorit. Hij had wat moeten eten en drinken. Hij had zich moeten realiseren dat zijn sociale stressfactoren erg hoog waren. Vliegen met een safety pilot is uitstekend, maar dan moet de rol van de tweede vlieger duidelijk gecommuniceerd worden. Het uitvoeren van de figuren had hij vanwege zijn lichamelijke en geestelijke toestand beter achterwege kunnen laten. Echter, hij meende zijn ego te moeten beschermen. Deze wens liep juist uit op een gedeukt ego.

Ergonomie

De tweede vlieger bleek niet op de hoogte van de specifieke eigenschappen van de Blanik, vooral niet van de glijhoek. Het vliegtuighandboek was wel aanwezig, maar was in het Tsjechisch

1
David Verkuil:
Bui tijdens Heidepokal 2009,
Leipzig-Roitzschjora,
Duitsland.

gesteld. Bovendien was het een slechte kopie. *Conclusie: Een leesbaar handboek dient aanwezig te zijn.*

Organisatorische factoren

Terlet heeft een herkenbaar veiligheidsbeleid. Procedures zijn duidelijk en worden gecommuniceerd met de deelnemers. Overtredingen van procedures worden met betrokkenen besproken. Zo nodig worden er maatregelen genomen. Een verse DDI en verse instructeurs leiden het avondvliegen. Een formele briefing vindt niet plaats. De DDI verklaart dat het gewoonte is om aan het begin van de avond de aanwezige vliegers te waarschuwen voor mogelijk bijzondere weersomstandigheden. Vliegers die te laat komen, worden zo veel mogelijk even aangesproken, afhankelijk van de ervaring van de vlieger. Maar als gevolg van de drukte schiet dat er wel eens bij in. De DDI realiseert zich achteraf dat het beter was geweest de vlieger niet direct na

zijn aankomst te laten starten. Ze was op de hoogte dat hij niet current was, maar toen ze zag dat een collega-instructeur meeging, ging ze ervan uit dat hij wel zou opletten. De de-briefing door de DDI vond plaats direct na afloop van het incident. Maar omdat de vliegers zich goed realiseerden wat ze fout hadden gedaan, werd niet diep op het incident ingegaan. De vliegers hebben de vlucht ook niet meer onderling geëvalueerd.

Conclusie: De analyse van de organisatorische factoren laat zien dat er nog verbeteringen mogelijk zijn. De open veiligheidscultuur is daarbij een voorwaarde. Elkaar kunnen en durven aanspreken op het vlieggedrag is een belangrijk element. Een briefing voor het avondvliegen is een aanbeveling. Bij hectiek dient de DDI een time-out te nemen, om de zaken weer op orde te stellen. Ook laatkomers mogen niet aan een briefing ontsnappen.

CRM (Crew Resource Management)

Het schortte duidelijk aan samenwerking tussen de twee vliegers. De onderlinge verhoudingen hebben zeker een rol gespeeld. Een instructeur die ervan uit gaat dat de vlieger voldoende bekwaam is en een vlieger die van de instructeur verwacht dat hij wel zal bijspringen als het niet goed gaat. Deze rollen hebben ze vooraf niet expliciet aan elkaar toebedeeld. Ze lieten na onderling te evalueren waarom ze zo hoog van de lier kwamen. Tijdens het circuit had de eerste vlieger moeten aangeven dat hij zich wilde concentreren op de landing. De tweede vlieger had er verstandig aan gedaan zijn opmerkingen over de aerobaticfiguren te bewaren tot na de landing. De DDI had haar veronderstelling dat de tweede vlieger wel zou opletten ook naar hem moeten uitspreken. *Conclusie: Het heeft duidelijk geschort aan open communicatie tussen de vliegers, maar ook op het veld. Deze slechte communicatie is een duidelijke randvoorwaarde geweest voor het ontstaan van het incident.*



2

2
Pieter Groenendijk:
Zeldzaam, twee
windhozen voor de
kust van Ameland
op 28 juli 2009.

3
Michiel Burgering:
'Vlieg met me mee
naar de regenboog!',
met ASK-21 van
GLC Illustrious.

Pilot error

De vlieger overtrad geen regels of procedures. Hij maakte een inschattingsfout. Door de slechte vluchtvoorbereiding realiseerde hij zich niet dat er een harde bovenwind stond. Ook de andere signalen van harde bovenwind drongen niet tot hem door. De hoogte van de lierstart en de grondsnelheid op het rugwindbeen hadden hem aan het denken moeten zetten. Gebrek aan kennis van de meteorologie speelt daarbij een rol. Ballonvaarders weten maar al te goed dat met name 's avonds door afkoeling de grondlaag bijna windstil kan zijn, terwijl het in de laag daar-

boven hard waait. Daarnaast liet de vlieger zich afleiden door het gemopper van de tweede vlieger toen hij op circuit ging. Dit concentratieverlies, voornamelijk als gevolg van 'medische zaken', deed hem de das om.

Conclusie

Een vlieger, geestelijk en lichamelijk niet optimaal, zonder goede briefing, zonder vluchtvoorbereiding, met een tweede vlieger waar hij niet mee communiceert, laat zich verrassen door harde bovenwind omdat hij de signalen verkeerd oppikt. En omdat hij zich laat afleiden. De tweede vlieger verzuimt open te communiceren. Hij neemt niet de moeite kennis te nemen van de vliegeigenschappen van het vliegtuig. De DDI communiceert onvoldoende met haar instructeurs en laat door drukte na een vlieger te brieven. Gelukkig beperkte de schade zich tot deuken; vooral in de ego's.

In dit onderzoek, waarin de vijf aandachtsgebieden van Human Factors aan bod kwamen, komen een aantal randvoorwaarden naar voren waaraan niet is voldaan. Het zijn juist deze factoren die een vangnet vormen om te voorkomen dat zo'n incident plaatsvindt. De les voor de lezer houdt veel meer in dan alleen dat hij er aan moet denken om op te sturen bij harde wind. •



3

Advertentie

KEES
AERO
NAUTICAL

SERVICES

Benelux Dealer voor
MOUNTAIN HIGH EDS OXYGEN
tevens:
Dealer GARRECHT/FUNKWERK
VLIEGTUIGHOEZEN vanaf €1000
ALUMINIUM VLEUGELSTEUNEN
"FLIGHT TWO" (ANR+PNR)
HEADSETS

Vraag vrijblijvend prijslijst/offerte:
06-15005039 / 0346-576081
de Sav. Lohmanstraat 16
3601 BZ MAARSSEN

www.aviationservices.eu
aviationservices@planet.nl

Zwitsers onderzoek bevestigt eerder in de 'Thermiek' bepleite extra zuurstofgebruik al vanaf 1.500 m MLS voor op hoogtevlichten. Zeker voor plattelandvliegers en rokers.

Zwitsers onderzochten zuurstofverzadiging op hoogtevlichten

Op basis van een FAA richtlijn uit 1963 (FAR 91.211) luidde jarenlang het advies dat je zuurstof vanaf ongeveer 3.500 m moet gebruiken. Volgens nieuwe inzichten is gedoseerd gebruik vanaf 1.500 m. het beste om in optimale conditie op grotere hoogte te arriveren. Het oude onderzoek vond in Amerika plaats bij jonge, getrainde militaire vliegers. Factoren als koude, stress, vochttekort, turbulentie en de energie die het besturen van een vliegtuig vraagt, ontbraken. Recent onderzoek bij de luchtmacht toont echter aan, dat getrainde vliegers in gevechtcondities al een zuurstoftekort opbouwen op 1.500 – 2.000 m.

Risico's zuurstoftekort

In 'Thermiek' 2009-1 gingen we al uitgebreid in op de risicoverhogende gevolgen van zuurstoftekort: onnauwkeurig horen en zien (tunnelvisie), concentratieproblemen, afname van het beoordelings- en beslissingsvermogen, vermindering van het geheugen, slechte spierbeheersing en andere lichamelijke klachten. Het grootste risico is, dat dit gepaard kan gaan met een euforisch gevoel, het gevoel dat alles goed gaat en een verlies van besef van de werkelijkheid. In het uiterste geval treedt coma en uiteindelijk zelfs de dood op. Artsen streven in een beademingsituatie een zuurstofverzadiging (saturatie) van 100% na om te voorkomen dat orgaanfuncties niet beïnvloed worden door zuurstofgebrek. Komt de saturatie



beneden 96%, dan is er al reden voor zorg. Een Nederlandse zweefvlieger (Hans Brants), die jaarlijks een paar weken in Gap verblijft, nam dit jaar een pulsoxymeter op zijn vluchten mee. Zijn bevindingen: 'De eerste dagen schommelde mijn zuurstofgehalte behoorlijk en was op 2.500 m zelfs een keer gezakt tot 90%. Later bleef hij keurig op 97.' Voor een plattelandsvlieger na een lange autorit en zonder gewinning aan de lokale omstandigheden is zo'n

Foto's: Frank Jongerling, Fotowedstrijd 2009.

Als passagier mee op vlucht boven Aletschgletscher bij Fiesch met DG-1000 en Duo Discus vanaf Flugplatz Münster, Wallis, Zwitserland: www.flugplatzmuenster.ch. Frank schrijft: 'Ik had vijftientig jaar niet meer in een zweefkist gezeten. Daarvoor deed ik mijn opleiding op Terlet, met instructeur Henk Frohwein. Nu dus besloten opnieuw te gaan zweefvliegen.'



begin voorspelbaar. Verbetering van het verzadigingspercentage O₂ vindt pas plaats als na enige dagen het lichaam extra rode bloedlichaampjes heeft aangemaakt. Het Hb gaat omhoog, waardoor de transportcapaciteit van zuurstof verbetert.

Plattelandsvliegers en rokers

De Zwitserse zweefvliegers Adrian Sieber en Kristian Unell voerden een groter onderzoek uit. In het blad 'Segelfliegen'

2009-6 (november/december) schrijven zij: 'In Samedan deden wij dit jaar 340 metingen van het zuurstofgehalte bij een zevental piloten, die in een tweetzitter met instructeur vlogen. De metingen vonden tussen 1.700 en 4.600 m MSL plaats, zowel met als zonder extra zuurstof.' Het resultaat van hun metingen staat in de grafiek. Daaruit blijkt dat er zonder extra zuurstof vanaf 2.500 m een lage zuurstofverzadiging ontstaat. Vanaf 3.000 m MSL daalt de verzadiging beneden 92%. Voor het leveren van optimale prestaties een bedenkelijk percentage. Daarbij moet aangetekend worden, dat de metingen bij Zwitserse piloten werden uitgevoerd. Door hun gewinning in een bergachtige omgeving

Voor een optimaal functioneren is het bij piloten noodzakelijk de zuurstofverzadiging zo hoog mogelijk te houden.

zijn de meetresultaten aanzienlijk gunstiger dan bij ons plattelandsvliegers het geval zou zijn. Ook gaat het hier om gemiddelden. Uit de metingen is verder gebleken, dat roken en leeftijd een negatieve invloed hebben. Op 3.000 m MSL werden (zonder extra zuurstof) de volgende percentages aan zuurstofverzadiging vastgelegd:

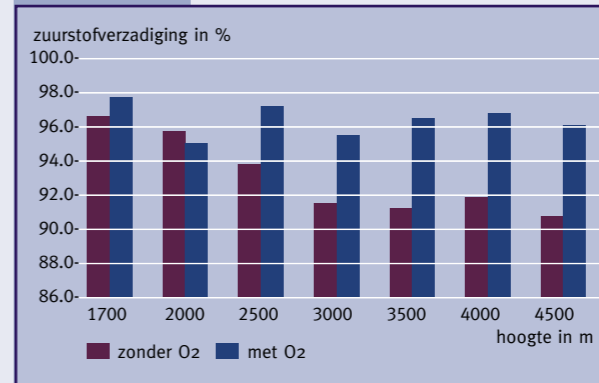
- 44 jarige niet-roker 95%
- 41 jarige roker 92%
- 72 jarige niet-roker 88%

Voor een optimaal functioneren is het bij piloten noodzakelijk de zuurstofverzadiging zo hoog mogelijk te houden. Een daling tot onder de 92% is zondermeer riskant, want kan met de reeks negatieve verschijnselen gepaard gaan die aan het begin van dit artikel is genoemd.

Extra zuurstof vanaf 1.500 m

Adrian Sieber en Kristian Unell komen na hun metingen ook tot de conclusie dat het zeer gewenst is dat 40-jarige piloten (die wel gewend zijn om in een bergachtige omgeving te leven!) al vanaf 2.500 m MSL extra zuurstof gebruiken. Het lijkt me niet overdreven daar voor ons plattelandsvliegers nog een 500 m vanaf te trekken. Oudere piloten en rokers moeten nog lager extra zuurstof gebruiken. In het eerdere artikel in de 'Thermiek' stond vanaf 1500 m, waarbij nog vermeld werd dat dat praktisch goed uitvoerbaar is omdat de huidige EDS-systemen zuinig met zuurstof omgaan. Het Zwitserse onderzoek ondersteunt die zienswijze.

Met dank aan Paul-Michel de Grood van de Medische Commissie, die dit artikel eerst kritisch doorlas. Tabel met toestemming overgenomen uit: Adrian Sieber und Kristian Unell, 'Sauerstoffmangel bei hochalpinen Segelflügen' in 'Segelfliegen Magazin' 2009-6. •



TEKENINGEN: HANS BOXEM

LX 8000 – toonaangevend!

Navigatie- en finalglide-computer, variometer, Flarm-systeem én IGC-gecertificeerde vluchtlogger in één!



Glider Pilot Shop

Groot en helder kleuren scherm (9cm diagonaal, 320x240 pixels, 256k kleuren). 2Gb geheugen voor wereldwijde airport-, keerpunt-, terrein- & luchtruim-databases. Zeer gebruiksvriendelijk!

LX 7007 Compact – de voordelige oplossing voor eenzitters

Compacte uitvoering van de LX7007 pro IGC. Er bevindt zich geen GPS-module in dit systeem, maar een aansluiting voor een externe GPS-bron. Hiervoor kan elke GPS of Flarm gebruikt worden die NMEA-data levert. Indien Flarm gebruikt wordt als GPS-bron beschikt u over een display van alle Flarm-objecten binnen bereik ("Flarm-radar").

**LX 166 – elektrische variometer met navigatie functies**

Elektrische variometer met finalglide-computer, NMEA- en Flarm input en "plug & Play" aansluiting voor PDA. De LX166 is een modern vario/sollfahrt-systeem met diverse finalglide-functies. Het is de logische opvolger van de bekende LX160si. Ideaal voor clubvliegtuigen!



www.GliderPilotShop.nl
info@GliderPilotShop.nl

**VERKOOPARTIKELEN
AFDELING ZWEEFVLIEGEN**

Art.	Omschrijving	Prijs in euro
8313	Handboek voor technicus op CD-Rom	10,00
8354	Instructie Zweefvliegen (instructeurslesboek)	35,00
	Afgehaald op Papendal	30,00
8155	Landingsverklaring	11,20
8351	Logboekje met hoesje	3,60
8455	Sticker met 3 meeuwen (groot)	1,90
8311	Syllabus opleiding kunstzweefvliegen	8,80
8312	Syllabus opleiding motorzweefvliegen	8,80
8302	Theorieboek v.h. zweefvliegen (lesboek RPL-G) (Tijdelijk niet leverbaar!)	16,20
8304	Vliegen met... motorzwever en ultralight	25,00
8352	Vliegtuiglogboek techn.adm. jaarnaal	7,00
8300	Zweefvliegen, elementaire vliegopleiding	6,00 ¹⁾
8305	Zweefvliegen, voortgezette opleiding	6,90 ²⁾
8051	Veilig Zweefvliegen	5,00 ³⁾

Kortingen

- 1) Per doos (50 exemplaren) € 250,-
- 2) Per doos (38 exemplaren) € 190,-
- 3) Per doos (18 exemplaren) € 40,-

Alle overige artikelen 10% korting bij aankoop van 5x het aantal dat in de prijslijst staat vermeld.

Bestellen

Door overmaking van het verschuldigde bedrag op Postbank rek.nr. 17.96.18 t.n.v. KNVvL Den Haag o.v.v. bestelnummer(s) en aantal per artikel en besteladres.

Beknopte verslagen zweefvliegongevallen en -incidenten, vrijgegeven door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en waar nuttig voorzien van commentaar door de Commissie Breukstukje, subcommissie van de Commissie Instructie & Veiligheid.

Breukstukje

Schleicher ASW-19B; Tollebeek, 8 juli 2007

De vlieger was van plan een retourvlucht te maken van het vliegveld De Voorst naar Urk. Hier werd op 600 m gerond. Tijdens de terugweg kwam hij op 400 m hoogte aan op een plaats waar zich op de heenweg een thermiekbelletje bevond. Inmiddels was dit zodanig verzwakt dat er geen hoogte kon worden gewonnen. Dit gaf de vlieger aanleiding om naar een buitenlandingsveld uit te zien. Ondertussen bleef hij tevergeefs proberen thermiek op te pikken. Op 250 m hoogte werd de windrichting bepaald met behulp van een windmolen. Na een veld te hebben uitgekozen begon de vlieger volgens zijn verklaring op 150 m hoogte aan het circuit, dat verder normaal werd afgelegd. Om paaltjes ter rechterzijde te ontwijken werd op final de koers iets naar links verlegd. De eerste aanraking met de grond vond plaats op 2/3 van het 270 m lange veld. Ondanks vol remmen leek een geforceerde grondzwaai nodig om binnen het veld te blijven. Nadat de vlieger de rechttertip tegen de grond had gedrukt, begon het vliegtuig op een afstand van ca. 20 m voor het einde van het veld eindelijk te draaien. Het schoof daarna zijdelings over een landbouwweg en kwam tegen de helling van een erachter liggende sloot tot stilstand. Het bleek dat er met rugwind (2 à 3 m/s) was geland. Ervaring vlieger: totaal 931 starts, 317 h; type 75 starts, 51 h. Persoonlijk letsel: geen. Schade aan vliegtuig: staartboom direct achter de vleugels voor tweederde gebroken, lakschade aan vleugeltippen en vleugelneus, as hoofdwiel verbogen.



Schleicher ASW-19B;
8 juli 2007

(OVV 2007065; volledige rapport op www.onderzoeksraad.nl).

Commentaar Commissie: De vlieger had zich reeds bij de vluchtvoorbereiding op de hoogte moeten stellen van de weersomstandigheden, i.c. de windrichting. Een landing op hetzelfde veld maar in tegenovergestelde richting zou minder problematisch zijn geweest. Voorts is sterk afgeweken van de procedure voor buitenlandingen: Steeds moet men zich bewust zijn van de mogelijkheid over een gebied met landingsvelden te beschikken, en beneden 600 m over een landingsveld, evenals de richting om daarin te landen. Kennelijk heeft het zoeken naar een belletje meer prioriteit gehad dan het volgen van genoemde procedure. Hierdoor is veel te laat een landingsveld uitgezocht en in een stressvolle situatie (250 m hoogte!) getracht de windrichting te bepalen.

Rolladen Schneider LS-3a; Epe, 25 juli 2007

Na enige tijd lokaal te hebben gevlogen boven het Vliegveld Biddinghuizen werd koers gezet naar Teuge voor een retourvlucht. Tijdens de terugvlucht verminderde de thermiek zodanig dat tot een buitenlanding moest worden besloten. Volgens de verklaring van de vlieger vergat hij bij de rugwindcheck het wiel uit te klappen. Op final werd hij bij het bedienen van de remkleppen hierop door het wielalarm opmerkzaam gemaakt. Het uitdoen van het wiel terwijl de remklephandel in de stand 'open' was geselecteerd, vergde enige tijd. Hierdoor was er te weinig ruimte over in het veld voor een veilige landing. Daarom koos de vlieger voor het maken van een 360° bocht om een nieuwe nadering te maken. Tijdens deze bocht, volgens de vlieger met een wellicht te hoge neusstand, raakte het vliegtuig in een vrille. Het stortte tamen

lijk steil ter aarde, waarbij het hoofdwiel en de rompneus als eerste de grond raakten. Ervaring vlieger: totaal 1537 starts, 346 h; type 67 starts, 26 h; SEP 20 h. Persoonlijk letsel: ernstige verwondingen. Schade aan vliegtuig: kap versplinterd, vleugels gebroken, romp direct achter de vleugel 180° getordeerd, stabilo gebroken. (OVV 2007065; volledige rapport op www.onderzoeksraad.nl). *Commentaar Commissie: Je zou kortweg kunnen zeggen: 'Make your check, or...'. Er waren echter meerdere factoren, die elk een schakel vormden in de keten die tot het ongeval leidde. Tijdens een vlucht als deze, waarbij van een lokale vlucht een overlandje werd gemaakt, dient men zich goed voor te bereiden op een eventuele buitenlanding. Gelet op het gehele beeld dat geleid heeft tot dit voorval, vraagt de commissie zich af of de vlieger voldoende was voorbereid en toegerust om met dit (type) vliegtuig deze overlandvlucht te maken. Het ongeval zelf werd in de eerste plaats ingeleid door het niet volledig uitvoeren van de rugwindcheck, wat het beste kan worden voorkomen door het circuit op voldoende hoogte te plannen en door het raadplegen van een type-specifieke checklist. Dit helpt om stressvolle situaties te vermijden. Voorts, toen bij het openen van de remkleppen op final het wielalarm van zich liet horen, volgde de vlieger de primaire neiging om alsnog het wiel uit te doen. Toch zijn er situaties waarbij beter met 'wiel in' kan worden geland, namelijk indien het uitklappen zoveel tijd vraagt, dat er te weinig veld overblijft voor een veilige landing. Niettemin had een ruime type-ervaring moeten leren hoe het wiel kan worden uitgeklat zonder vertraging te onderkennen ten gevolge van de stand van de remklep- of flaphandel. Ten slotte is het vliegen van een volledige bocht op geringe hoogte bijna altijd af te raden. Indien niettemin daartoe wordt overgegaan, moet men eerst de remkleppen sluiten. Tevens dient met voldoende snelheid en dwarshelling te worden gevlogen. Zoals bekend gaat dit bij het vliegen op geringe hoogte vaak tegen het menselijke gevoel in.*

•β

WILL OLDENBROEK,
ZWEEFVLIEG- EN TMG-INSTRUCTEUR

Die K van BOKS zou vliegers in de problemen kunnen brengen, vermoedt Will Oldenbroek.

In reflex kleppen trekken bij kabelbreuk

Voor de zoveelste keer was het mis gegaan bij een kabelbreuk aan de lier. Dat kun je in de rubriek 'Breukstukje' lezen van 'Thermiek' 2009-1, het voorval met de LS-4b in Tabor (CZ) op 31 juli 2008. De vlieger zei dat hij als in een reflex de remkleppen had geopend, waarna het vliegtuig op een hoogte van 3 á 4 m overtrok en hard op de grond terecht kwam. In het commentaar van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de Commissie Breukstukje staat woordelijk: 'Ten slotte was het uitklappen van de remkleppen een merkwaardige en noodlottige reactie.' Hoezo merkwaardig, zijn we dan nu nog niet wakker? De vlieger beweerde dat hij in een reflex de kleppen opende. Dat, of woorden van gelijke strekking, heb ik de laatste jaren al meer dan tien keer gelezen in 'Breukstukje'. Wat deze vlieger en ook zijn voorgangers volgens mij braaf hebben gedaan, is het woordje BOKS uitvoeren. Niet als een rustige handelingsinstructie, maar in de stress situatie als een drill. Bij een kabelbreuk op lage hoogte schrik je je normaal te pletter. Je drukt onmiddellijk de neus omlaag en voert luidkeels het woordje BOKS uit, dus: Bijdrukken – Ontkoppelen – Kleppen (gesloten, maar dat vergeet je, je trekt ze juist open, ik leg zo uit waarom) – Snelheid (daarvoor ben je dan te laat, omdat de kleppen hun werk al hebben gedaan).

BOKS

Zweefvliegen doe je, na het lessen, met een soort automatisme. Zo blijf je ook die handige woordjes gebruiken: SKI-STOK, KIOSK, BOKS. In de cockpitcheck



doe je bij elke letter de bijbehorende handeling:
S = Startplaats – vrij (je kijkt of de startplaats vrij is van obstakels en mensen).
K = Kap – gesloten (je sluit de kap).
I = Instrumenten (je kijkt of je snelheidsmeter of op o staat en zet eventueel de hoogtemeter op o voor een lokale vlucht, ook bezie je de rest van de aanwezige instrumenten en set deze indien nodig).
S = Stuurorganen (je beweegt de knuppel en de voeten naar alle kanten om te controleren dat ze vrij gaan tot die aanslagen en ook of je er zelf tot die aanslagen bij kunt komen).
Nu komt het, let op:
K = Kleppen (je trekt de kleppen vol

Avond laatste vliegdag Friese Aeroclub. Foto's: Henk Postma, Fotowedstrijd 2005.

open, bekijkt ze en sluit ze weer tot in de lock).
Hier zit het probleem, want als je een lierstart normaal op hoogte beëindigt, doe je rustig BOKS.
Je doet het dan wel goed, want er is geen paniek. Het lijkt dan ook een goede instructie. Maar bij een kabelbreuk op zeer lage hoogte, komt er plotseling veel meer op je af. Je schrikt, moet onmiddellijk handelen en ook nog eens bedenken waar en hoe je terecht zal komen. Dan vertrouw je graag op een drill, die je veilig uit de situatie kan redden.

BOGS klinkt niet, BOS dan?

In plaats van BOKS zou BOGS duidelijker zijn, met de G voor GESLOTEN



kleppen. Maar BOGS lijkt als woord nergens op, dus houden we BOKS. Voor mij kan de K van kleppen eigenlijk helemaal verdwijnen. Dan krijgen we BOS, misschien wel een alternatief! Je hebt de kleppen al minuten geleden getest, gesloten en in de borging geplaatst. Daarna heeft toch niemand ze er voor jou weer uitgehaald? Dat heb

ik de OVV commissie al twee keer voorgesteld, maar daar zijn ze van mening dat dit niet zo is, dat ze meermalen een vlieger na de start met open kleppen hebben gezien. Zou kunnen, maar ik heb dit in mij meer dan 40 jarige instructie-ervaring, met meer dan 11.000 vluchten, nog nooit gezien. Wel na een sleepstart en dat is verklaarbaar. De vlieger kan op de grond de kleppen nog benutten om de sleepkabel voldoende strak te houden. Eenmaal los gaan ze in de lock, of dat wordt nog even uitgesteld in de concentratie die vooral in het begin nodig is om in goede positie achter de sleepkist te blijven

hangen. In dat geval is het heel goed mogelijk dat de kleppen in de lucht ongemerkt open gaan. Maar bij een lierstart is dit vrijwel uitgesloten, tenzij de cockpit check niet, of door tijdgebrek onvolledig is gedaan.

Mijn collega instructeurs wil ik vragen om dit onderwerp nog eens goed met elkaar door te praten en met een oplossing te

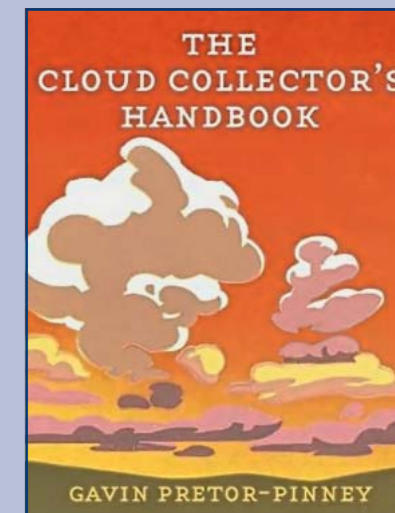
komen. Niemand wil dat vliegers ernstig in de problemen komen, door wat ze van ons geleerd hebben. Maar we moeten zo reëel zijn om te begrijpen dat dat in de stress van een kabelbreuk wel degelijk kan gebeuren met die K van BOKS. •

Advertentie

www.schlemann-gurte.de



LTB Schlemann GmbH
– Flugzeuganschnallgurte –
Harburger Straße 118
27356 Rotenburg/Wümme
Tel. 0 42 61 / 96 03 80 • Fax 96 03 81
E-Mail: info@schlemann-gurte.de



Wolken verzamelen

Lang geleden, het laatst in 1966, publiceerde het KNMI een fraaie wolkenatlas, maar met een nieuwe zullen ze wel niet meer komen. Inmiddels zijn er in Nederland verschillende boeken over wolken verschenen, het ene beter dan het andere. Maar nu heeft de Cloud Appreciation Society, waar we onlangs ook al over schreven, een klein wolkenatlasje met harde kaft uitgegeven, dat in de meeste jaszakken past. Vrijwel alle wolkentypes staan erin, met interessante beschrijvingen en (soms wat kleine) plaatjes. Het puntensysteem dat erbij zit, geeft de mogelijkheid jezelf te belonen (en dus je ijdelheid te strelen) als je weer eens een zeldzame of juist heel gewone wolk hebt waargenomen. Nuttig boekje voor ons allen en speciaal voor beginnende zweefvliegers. • (Bruno Zijp)

Gavin Pretor-Pinney, *The Cloud Collector's Handbook*, 112 pag, harde kaft, ca 150 x 112 mm, £ 10.-, ook in NL verkrijgbaar.

Women's Soaring Seminar 2010

19 t/m 23 juli, Reno, Nevada, VS

Vrouwen die zweefvliegen vanuit de hele wereld zijn welkom op het Woman's Soaring Seminar 2010. De seminars bestaan uit lezingen, wokshops, social meetings, excursies en vooral... uit zweefvliegen! Organisator is de in 1989 opgerichte Woman Soaring Pilot's Association (WSPA). Om haar internationale intentie te bewijzen, vond het Seminar 2009 plaats in Lesce, Slovenië. Maar in 2010 is de conferentie weer in de VS, dit keer bij 'Air Sailing', de club van de WSPA voorzitter Neita Montaque. 'Air Sailing' ligt bij Reno, Nevada. Een recente impressie daarvan vind je in Thermiek 2009-3, in het artikel '1st US Libelle Gathering'. Er worden veel tweekitters en instructeurs ingehuurd, zodat iedereen kan vliegen. Ook zijn er trailers om te overnachten.



iFly!
Foto: Frans Guise

Je wordt aangemoedigd om al twee dagen eerder te komen, zodat je alvast aan de hoogte kunt wennen. Om in de VS te vliegen, moet je wel door aardig wat administratie heen werken. Begin daar vooral op tijd mee! Raadpleeg op de WSPA site onder 'Seminar' het daar aanklikbare informatieblad 'Application for a US pilot's license by foreign licensed pilots'. Dat bevat een time line met concrete stappen die je moet zetten. Ook bestaat de mogelijkheid voor pilotes om een 'grand' (subsidie) aan te vragen. Kijk voor alle info op: www.womensoaring.org • (Petra Boon)

Winnaars Nederlandse Online Contest 2009

Jeroen Kole (GeZC) is winnaar van het algemeen klassement van de OLC NL. De Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen (ACvZ) staat zowel nationaal als internationaal aan kop in het klassement voor vliegclubs.

Nog wat cijfers uit deze OLC: 465 deelnemers, 40 clubs, 26 vliegvelden, 2.837 overlandvluchten, 720.854 overlandkilometers, gemiddelde scoringsafstand 254 km, grootste OLC afstand 852 km, grootste OLC FAI afstand 558 km, meeste overlandkilometers van één deelnemer: 10.962 km, meeste overlandvluchten vanaf één vliegveld 905. De OLC 2009 liep 12 oktober af. •

Klassementwinnaars OLC NL 2009	
Klasse	Vlieger
Algemeen	Jeroen Kole (GeZC)
Algemeen Junioren	Peter Millenaar (VCH)
Algemeen Senioren	Karel Termaat (GeZC)
Clubklasse	Bart Berendsen (ACvZ)
Standaardklasse	Jeroen Kole (GeZC)
15m klasse	Mark Leeuwenburgh (ACvZ)
18m klasse	Joost Veldkamp (NijAC)
Open klasse	Frank van Empelen (ACvZ)
2-zittersklasse	Ruud Holswilder (SZT)

Statistiek vliegvelden OLC NL 2009			
#	Vliegveld	Km's	Vluchten
1	Terlet	258.124,23	905
2	Soesterberg	72.997,33	263
3	Lemelerveld	65.935,60	312
4	Malden	63.341,78	246
5	Venlo	54.367,84	221
6	Hoogeveen	44.414,93	186
7	Deelen	19.655,87	82
8	Teuge	15.599,01	90
9	Axel	15.065,08	61
10	Hilversum	16.727,24	72

Klassement Vliegclubs					
Nederland					
#	Punten	Club	Km's	Vluchten	Piloten
1	111.530,08	Amsterdamsche CvZ	135.699,48	462	52
2	59.410,02	Gelderse ZC	69.290,28	258	31
3	56.848,77	AC Salland	63.829,82	290	51
Wereldwijd					
1	228.179,99	Amsterdamsche CvZ (NL)	277.092,73	779	61
2	221.458,01	Albuquerque Soaring (US)	249.778,36	725	54
3	196.801,99	AFZ Unterwössen (DE)	227.289,49	695	70

Gezocht: 80 jongeren voor iFLY! 2010

In 2010 kunnen in totaal 80 jongeren gebruik maken van de iFly! sponsor-regeling. Je kunt daarmee een jaar leren zweefvliegen voor ongeveer de helft van de normale prijs. Voorwaarden: je valt in de leeftijdsgroep van 14 t/m 19 jaar; je volgt een HAVO- of VWO-opleiding met tenminste Nederlands, Engels, wiskunde en natuurkunde in het vakkenpakket; je voldoet aan de medische voorwaarden voor de burgerluchtvaart. De iFly! regeling wordt mogelijk gemaakt door European Pilot Selection & Traing (EPST) te Utrecht en de KNNvL Afdeling Zweefvliegen met de deelnemende clubs (FS).
Info en opgave tot 15 januari via www.ifly.zweefportaal.nl. •

DVD '100 jaar zweven voorbij'

De Stichting Historisch Zweefvliegearchief heeft in samenwerking met het Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid de DVD '100 jaar zweven voorbij' uitgebracht. Aan de hand van vooral origineel filmmateriaal volg je daarmee de geschiedenis van 100 jaar zweefvliegen. Inhoud: Lt. Schukking, 28 Juli 1908; Walton von Hemert, 1911; Antony Fokker, Wasserkuppe en Itford 1922, Reinold Platz, Veere 1922, Dick Heuvelink, 1923; J. de Haas, 1924; Louis de Lange, 1929; de PH-1, -2 en -3, 1930, Eerste Nederlandse Vliegschool, 1936; EAC, ca 1937; Bauling werkplaats, ca 1937; Illustrious, ca 1950; Nationale Kampioenschappen, Terlet 1957; enige fragmenten, 1960 -1970; vliegen als een vogel, 1970 -1980; Snellen's V-20, 2006. Totale speelduur: ca. 105 minuten. Door de onderwerpen navigeren is mogelijk.
Bestellen bij Stichting Historisch Zweefvliegearchief door overmaking van € 7 (incl. verzendkosten) op rek.nr 55.04.21.181 t.n.v. W. Janssen Groesbeek te Hilversum, o.v.v. 'DVD 100 jaar'. Controleer of het correcte verzendadres op je overboeking staat! •

Clubsecretariaten welke zijn aangesloten bij de KNNvL, Afdeling Zweefvliegen:

Brabant

Aeroclub Nistelrode
T: (0412) 61 18 97 (HC) (uitsluitend za/zo)
G.G. Korstanje
Leeghwaterlaan 66
5223 BA Den Bosch
T: (073) 621 54 69
E: secretariaat@acnistelrode.nl

Eindhovense Aeroclub ZC
Vliegbasis Eindhoven
T: (040) 292 05 74 (C)
M. Robben
Postbus 789
5600 AT Eindhoven
T: (040) 283 82 48
F: (040) 292 05 75
E: info@eazcz.nl

Gilzer Luchtvaartclub 'Illustrious'
Vliegbasis Gilze-Rijen
T: (0161) 22 60 30 (C)
A. Pijnenburg
Postbus 141
5126 ZJ Gilze
T: (013) 52 88 261
E: info@illustrious.nl

West-Brabantse Aeroclub
Vliegbasis Woensdrecht,
T: (0164) 61 52 01 (C)
R.W. Reefman
Postbus 79
4630 AB Hoogerheide
E: secretaris@wbac.nl

Zweefvliegclub Eindhovense Studenten
Vliegbasis De Peel
T: (0493) 59 96 11 (H)
Dinant Riks
Gestelsestraat 106
5615 LH Eindhoven
T: 06 48 032 909
E: dinantriks@gmail.com

Zweefvliegclub Volkel
Vliegbasis Volkel
T: (0413) 27 61 31
J. van Gerwen
Udensedweg 23
5411 SB Zeeland
T: (0486) 47 61 95
E: secretaris@zvcvolkel.nl

Zweefvliegvereniging 'Henri Bakker'
H. de Joode
J.F. Kennedylaan 31
5263 AJ Vught
T/F: (073) 656 18 34

Drenthe

Vliegclub Hoogeveen
Vliegveld Hoogeveen,
T: (0528) 26 46 00 (HC)
P.A. Kroon
Jacob Schorerstraat 6
9745 DA Groningen
T: (050) 577 98 66
E: secretaris@vliegclubhoogeveen.nl

Flevoland

Zweefvliegclub Flevo
Vliegveld Biddinghuizen
T: (0321) 33 24 24 (H)
J. Tonkens
De Deel 37
8256 EM Biddinghuizen
T: (0321) 33 18 71
E: secretaris@zcflevo.nl

Zweefvliegclub Noordoostpolder
Vliegveld de Voorst
T: (0527) 20 13 64
R. van Pel
Archipel 44-25
8224 HV Lelystad
T: (0320) 24 26 10
E: secretariaat@zcnop.nl

Friesland

Friese Aero Club
Vliegbasis Leeuwarden
T: (058) 234 62 95
M. van Waveren
Postbus 582
8901 BJ Leeuwarden
T: (058) 215 30 55
E: secretaris@frieseaeroclub.nl

Zweefvliegclub Ameland
Vliegveld Ballum
T: (0519) 55 40 30
J. van Twillert
Douwe Klipweg 10
9162 EP Ballum
Ledenadministratie:
P.D. Prins
Makore 13
3315 TX Dordrecht
T: (078) 614 41 29
E: info@zweefvliegenopameland.nl

Gelderland

Gelderse Zweefvliegclub
Nationaal Zweefvlieg-centrum Terlet
C.R. de Jong
Vossenstaart 33
1273 TP Huizen
T: 06 572 857 30
E: chris-willemljn.dejong@wx.nl

Nijmeegse Aeroclub
Zweefvliegveld Maldens Vlak
T: (024) 358 02 05
Vacature Secretaris
6850 AA Malden
T: (024) 88 00 499
E: secretaris@nijac.nl

Vliegclub Teuge
Vliegveld Teuge
T: (055) 323 85 86 (HV) of (055) 323 14 48 (C)
J.P van Duijn
Hardsteen 61
2719 TJ Zoetermeer
T: (079) 321 31 65 of 06 232 198 68
E: secretaris@zweven.nl

Zweefvliegclub Deelen

Vliegbasis Deelen
J. Bins
Postbus 8297
6710 AG Ede
M: 06 53 170 161
E: jbins@aaa-adm.nl
Ledenadministratie:
P. Hoeve
Croesinckplein 149
2722 EH Zoetermeer
T: (079) 340879
M: 06 104 024 96
E: patrick.hoeve@ziggo.nl

Zweefvliegclub Oost-Nederland
D. van Dam
't Krijt 5
8181 TM Heerde
T: (0578) 69 21 35

Groningen

Groninger Studenten Aeroclub
Vliegveld Surwold (D)
T: 0049 (0)496 51 079
Mw. A.M. Van der Meer
Postbus 719
9700 AS Groningen
T: (050) 3184027
M: 06 112 770 25
E: info@zweefvliegvakantie.nl

Noord Nederlandse Zweefvliegclub
Zweefvliegterr. Veendam
T: (0598) 62 32 59
E.J. Klijnstra
Beverhof 195
9675 NN Winschoten
T: (0597) 42 41 02
M: 06 188 481 24
E: e.j.klijnstra@wx.nl

Zweefvliegclub Texel
T: (0222) 31 14 67 (H)
J.A. Frederic
Sluyscoog 56
1791 WT Den Burg
T: (0222) 31 35 12

Zweefvliegclub Limburg

Eerste Limburgse Zweefvliegclub
Vliegveld Schinveld
T: (045) 564 16 51
R. Kaufholz
Leiffenderhofweg 3
6451 PR Schinveld
E: bestuur@elcz.nl
T: 06 170 141 20

Venlose Zweefvliegclub
Vliegveld Venlo
T: (077) 351 40 50
b.g.g. (077) 354 82 77
R. Werts
Postbus 393
5900 AJ Venlo
T: (077) 465 12 67
E: rwerts@planet.nl

Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen
Vliegbasis Soesterberg
T: (0346) 33 69 11
J.W.T. van Ooijen
Aalsmeerderweg 75
1432 CH Aalsmeer
T: 06 261 606 60
E: ooyeno1@raket.nl

Websites clubs

Alle websites zijn aanklikbaar via het menu van www.zweefportaal.nl

Eerste Zaanse Zweefvlieg Club
Terrein de Brabantse Landbouw, Oude Schulpweg, Castricum
T: (0251) 65 16 26 (za/zo/feestdagen)
P.M. Hendriks
Honthorstaal 264
1816 TK Alkmaar
T: 06 271 838 58
E: secretaris@ezzc.nl

Goose Zweefvliegclub
T: (035) 577 13 53
Vliegveld Hilversum
T: (035) 577 12 09
P. Vincent
Noodweg 49
1213 PW Hilversum
E: secretaris@goz.nl
T: (033) 253 40 15

Zweefvliegclub Den Helder
Vliegveld Wieringermeer
T: (0227) 57 73 00
J. Hollenberg
Zweefvliegclub Den Helder
Postbus 38
1740 AA Schagen
T: (0227) 57 73 00
E: zcndenhelder@hetnet.nl

Zweefvliegclub Zeeland
T: (0222) 31 14 67 (H)
J.A. Frederic
Sluyscoog 56
1791 WT Den Burg
T: (0222) 31 35 12

Overijssel

Aeroclub Salland
Vliegveld Salland,
T: (0572) 37 15 43
B. de Bruin
Gouverneurlaan 23
8016 BK Zwolle
T: (038) 465 20 49
E: secretaris@aeroclubsalland.nl

Drienerlose Zweefvliegclub
V. Gadgil
Sportcentrum Universiteit Twente
Postbus 217
7500 AE Enschede
T: 06 453 844 80
E: secretaris@vleugelam.nl

Twentsche Zweefvliegclub
Vliegbasis Twenthe
T: (053) 480 69 11
J.M. Kamermaans
P. Potterstraat 26
7471 XJ Goor
T: (0547) 274 770
E: secretaris@tzc.aero

Utrecht

Utrechtsche Studenten Aeroclub

Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub
Vliegveld Smitschorre,
Axel
T: (0115) 56 20 66
A. Lindenbergh
Akkerwindweide 41
3448 EJ Woerden
T: (0348) 78 68 11
E: secretaris@ezac.nl

Vliegclub Haamstede
Vliegveld Haamstede
T: (0111) 65 35 57
Mw. E. Vrijenhoek-Den Hollander
Postbus 83
4328 ZH B-Haamstede
T: (076) 522 66 28
Ma tm vr van 18.30 uur
E: secretariaat@vch.nl

Vliegclub M-Zeeland
Vliegbasis M-Zeeland
T: (0113) 61 25 28 (HD)
T: (0113) 61 36 47 (C)
P.G. Strayer
Vlasakkers 1a
4328 CH B-Haamstede
T: (0111) 652577
E: secretaris_vnz@zeelandnet.nl

Zuid-Holland

Aeroclub Valkenburg Vliegclub Valkenburg
T: (071) 401 65 55
J.J. Breuers
Lodewijkstraat 47
3417 VD Montfoort
T: (0348) 47 52 13
M: 06 536 246 12
E: secretaris@ac-valkenburg.nl

Stichting Luchtsport Centrum Valkenburg
P.S.J. Kaatee
Klaverweide 25
2272 VV Voorburg
T: (070) 317 87 59
E: peter.kaatee@wx.nl

Delftsche Studenten Aeroclub
Nationaal Zweefvlieg-centrum Terlet
M.S. Jansen
DSA
Postbus 2915
2612 CX Delft
T: (015) 215 00 36
i.g.v.n. 06 156 355 94
E: dsa@oli.tudelft.nl

Kenemer Zweefvliegclub
Vliegveld Langeveld
T: (0252) 37 34 03
G. Hollinger
Vogelaardreef 21
2204 AA Noordwijk
T: (0252) 68 95 83
E: secretaris@kzc.nl

Leidsche Studenten Aeroclub

Vliegbasis Valkenburg
H.M. van Putten
Da Costastraat 9
2321 AJ Leiden
E: hmvanputten@planet.nl

Zuidhollandse Vliegclub
Marine Vliegbank
Valkenburg
T: (071) 407 46 90 (C)
J.A. Bartels
Siegenlaan 43
2231 PB Rijnsburg
T: (071) 408 07 29
E: zhvc@planet.nl

Zweefvliegclub Rotterdam
Vliegclub Deelen
L. Meenk
Klaverstraat 79
3572 VG Utrecht
M: 06 51 37 99 34
E: info@zcrotterdam.nl

Militaire Clubs

Klu ZC Deelen
Vliegbasis Deelen
T: (026) 371 89 11
E.L. Kwant
Wittgensteinlaan 119
1062 KC Amsterdam
T: (020) 489 70 98

Klu ZC Eindhoven
zie Eindhovense Aero Club zc

Klu Zweefvliegclub Nieuw Milligen
E.J. Harteman
Moerstraatse Baan 152
4614 RC Bergen op Zoom

Klu Zc de Peel
Vliegbasis de Peel
P.L.J. Suykerbuyk
Postbus 5034
5800 GA Venray
M: 06 281 401 14
E: secretaris@kluzcdepeel.nl

Klu Zweefvliegclub Soesterberg 'Sicut Larus'
Vliegbasis Soesterberg
T: (0346) 33 69 11
R. Berg
Billitonkade 19
3531 TG Utrecht
T: (030) 230 05 65
E: ronaldberg@hotmail.com

Klu Zweefvliegclub Woensdrecht
Vliegbasis Woensdrecht
T: (0164) 69 23 18
M. Boom
Geutspolder 8
4617 MN Bergen op Zoom
T: (0164) 23 94 83

LSK Zweefvliegclub Gilze-Rijen
Vliegbasis Gilze-Rijen
T: (0161) 45 18 51
J.P.F.H. Hermans (vz)
Correspondentieadres:
Raakheuvel 3
5685 BP Best
T: (0499) 39 79 24
E: lsk_zc@onsbrabantnet.nl

Overige clubs

Gliding Adventures Europe
A. de Boer
Willem Lodewijklaan 19
3136 BS Vlaardingingen
T: (020) 691 31 76
E: secretaris@zweeven.eu
I: www.zweeven.eu

Vereniging Historische Zweefvliegtuigen
Mw. C. van Beugen
De Kievit 11
5864 BX Meerlo
T: (0478) 53 26 26
E: secretaris@zweefhist.nl

Stichting Zweefvliegen Terlet
Nationaal Zweefvlieg-centrum Terlet
Apeldoornseweg 203
6816 SM Arnhem
T: 0900 - 44 36 435
Open: 9 - 12.30 uur
E: szinfo@terlet.org

Buitenlandse Aeroclubs

British Gliding Association
Kimberley House
Vaughan Way, Leicester
Leics LE1 4SE
T: 0044 (0)1162 531 051
F: 0044 (0)1162 515 939
E: pda@gliding.co.uk
I: www.gliding.co.uk

Deutscher Aero Club eV
Hermann-Blenk-Straße 28
38108 Braunschweig
Duitsland
T: 0049 (0)53 1235 400
F: 0049 (0)53 1235 4011
E: segelflug@daec.de
I: www.daec.de

Fédération Française de Vol à Voile
29, Rue de Sèvres
75006 Paris
T: 0033 (0)145 440 478
F: 0033 (0)145 447 093

Liga van Vlaamse Zweefvliegers
Termikkelaan 9
2530 Boechout
T: 0032 (0)34 543 334
F: 0032 (0)34 543 388
E: lvzc@online.be
I: www.zweefvliegen.be
Belgische luchtvaartinfo:
www.lvzc.be/luchtvaart/index.asp

Mutaties z.s.m. doorgeven aan het Secretariaat Zweefvliegen.
(C) = clubhuis
(H) = hangar
(HD) = havendienst

THE “EUROPILOT PROGRAM[©]”

jouw startbaan!

**EPST: De volledige
opleiding tot verkeersvlieger**



- Na opleiding vaste baan bij een gerenommeerde UK of andere Europese Airline in gemiddeld 2 à 3 maanden
- Vervolgopleiding op B737-800 en/of A320 van EPST
- Geen financiële risico's door uniek Garantiefonds EPST
- Persoonlijke begeleiding op maat van selectie t/m baan

EPST

European Pilot
Selection & Training

Voor meer informatie: www.epst.nl

Meer weten over selectie, financiering, cursus en carrière?
Westkanaaldijk 5-11, 3542 DA Utrecht, Tel. 030-238 32 32