



plus 3

Juli 2011

## Ezac Bestuur

Evert Fekkes voorzitter  
Leo Martens penningmeester  
Alexander Lindenbergh secretaris  
David Lindenbergh  
Marco Donders  
Arno Alonsius  
Karel Kok

## Secretariaat

Alexander Lindenbergh  
Durendaal 36  
6715 JR Ede  
0318 638584  
[secretaris@ezac.nl](mailto:secretaris@ezac.nl)

## Penningmeester

Leo Martens  
Schoolstraat 27  
4576 AA Koewacht  
0114 361932  
bank: 42.91.38.482 ABN-AMRO  
giro: 746221 penn. EZAC  
[penningmeester@ezac.nl](mailto:penningmeester@ezac.nl)

## Redactie

Eveline Jansen  
[eveline.jansen1984@gmail.com](mailto:eveline.jansen1984@gmail.com)

*Ezac op internet:  
[www.ezac.nl](http://www.ezac.nl)*

## Inhoudsopgave

Pagina 4-5: NK 2010

Pagina 6-7: Ervaringen van Jorrit bij de luchtvaartkeuringen

Pagina 8-9: Procedures voor een noodgedwongen parachutesprong (deel 2)

Pagina 10-12: Avonturen op de Euroglide

Pagina 13: De komst van de Sb-5

Pagina 14-15: Vliegen in Namibië: de praktische kant

Pagina 16-17: Sjors' eerste overland

Pagina 18-21: Startadministratie

Pagina 22: Een succesvol Meikamp

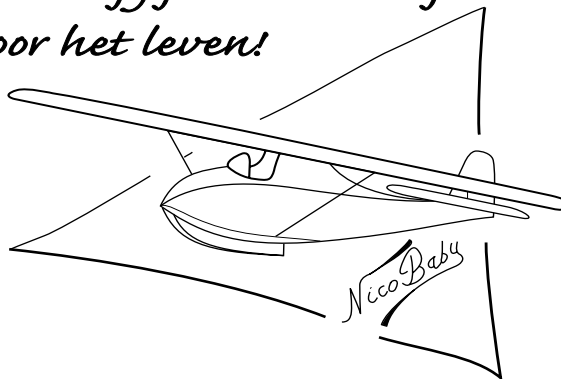


	Bedrijf;	Winkel;
Voor al uw	Schilderwerk	-verfmaterialen
	Behangwerk	-behangboetiek
	Beglazingswerk	-glas op maat*
	Belettering	-ook logo's*
	Decoraties	-kleuradviezen
	Restauratie	-verftechnisch advies

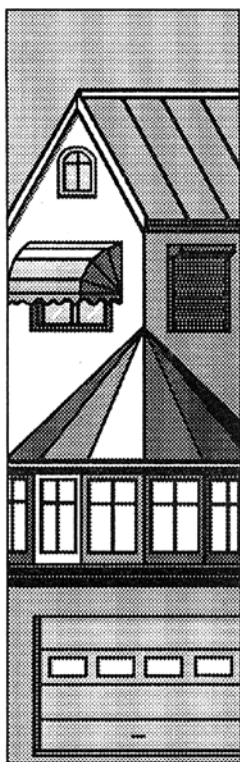
KUNSTGALERIJ iedere 2 maanden een nieuwe tentoonstelling.  
**-10% kassakorting** bij al uw aankopen  
in de winkel (\*met uitzondering)

Weststraat 62 - 4571 HM Axel

*Heb je een tientje  
om te geven,  
dan krijg je een vriendje  
voor het leven!*



ROLLUIKEN • ZONNESCHERMEN • GARAGEDEUREN • VERANDA'S • RAMEN • DEUREN  
ALUMINIUM



Al onze aluminium producten zijn ook verkrijgbaar in kunststof, tientallen kleuren en combinaties. Kom eens langs in onze showroom en vraag een vrijblijvende offerte!

**NOENS** 

Meekapweg 26, 4571 RX Axel  
T: (0115) 56 22 38 F: (0115) 56 30 33

Van de voorzitter



Ja, alweer van Evert. Hadden Leo en ik vorig jaar toch echt het plan om het stokje over te dragen in 2011, kregen we het toch niet voor elkaar om de bestuursfuncties uit handen te geven. En na met algemene stemmen in de ALV herverkozen te zijn, zijn we weer met frisse energie aan de gang gegaan.

Terwijl ik dit schrijf is het een b-l-o-e-d-h-e-t-e dag in juni. Afgelopen weekend viel het passagiersarrangement helaas in het water, maar we hebben een prachtige meimaand en een geweldig geslaagde Wout Bakker Trofee achter de rug. Twee wedstrijddagen, heel veel gezelligheid en met Wim Hendriks toch weer een Zeeuws Kampioen die lid is van de EZAC. Gefeliciteerd, Wim – en bedankt Nele, Alex, Marijke, René en Sander voor de organisatie! Volgend jaar misschien een Open Zeeuws Kampioenschap? De vraag kregen we al, nu kijken of we het ook georganiseerd krijgen volgend jaar.

Ook het voorjaarskamp met Dick en Peter Smet was erg geslaagd met de nodige overlands en twee sleepdagen. Momenteel staan er 47.252 overlandkilometers voor de EZAC op OLC. Zo veel? Ja – maar dat is inclusief de vluchten die tijdens de Namibië expeditie door EZAC leden van de RW zijn gedaan. Haal je die 36.845 km er af, dan houden we nog een zeer respectabele 10.407 km over die dit jaar in Nederland en Allendorf zijn gevlogen. De brave RW staat helaas nog steeds in Polen, waar ze het onderhoud wel zeer grondig hebben opgepakt : ( maar enfin, ze zal mooier dan ooit terugkeren!

En de kampen komen eraan! Nele organiseert met Marijke en Wesley van 18 tot 22 juli het eerste zomerkamp, direct gevolgd door het vijfde WK zweefvliegen door Wim en Karel. Van 1 t/m 12 augustus wil Marco Visser dan nog een kamp in Chalon-en-Champagne draaien. Mogelijkheden genoeg, dus weer.

Tegen het einde van het seizoen, op 10 september gaan we tenslotte het 45 jarig lustrum van de EZAC vieren. De feestcommissie staat intussen op poten, en we zijn bezig om er weer een spetterend feest van te maken voor alle leden en oud-leden. Aan het programma wordt gewerkt, en zo gauw we dat rond hebben krijg je hierover meer informatie.

Vlieg veilig! Evert

Van de redactie

Hallo allemaal!

Hier is 'ie dan: de +3! Jullie waren na al die tijd misschien alweer vergeten dat ie bestond :), maar niets is minder waar.

Het is misschien tevens een opfrissing voor jullie geheugen, want naast een aantal zeer recente stukjes moet ik ook toegeven dat sommige kopij al wat gedateerd is....

Desalniettemin denk ik dat het een heel gevarieerde editie geworden is met veel uiteenlopende stukjes.

Veel leesplezier!

Groetjes Eveline



[www.ezac.nl/lustrum](http://www.ezac.nl/lustrum)

## Nk 2010.

12-05-2010

Woensdag aangekomen met koud en regenachtig weer. Tentjes opgezet en Ellen heeft een heerlijke maaltijd voor ons gemaakt. Super!! Om 20h 00 briefing en rond 21h30 nog effe aan de bar gehangen. Morgen de eerste dag dan gaan we foto's maken en schrijven over de vlieg dag.

Donderdag 13-05-2010.

Heel kort: een herhaling van gisteren, koud en overcast. Met andere woorden geen vliegweer. Toch braafjes naar de briefing geweest. Er waren 5 aanmeldingen voor een snuffelstart. Deze konden genomen worden vanaf 13h00 tot 15h00. Onder de liefhebbers was Ronald Termaat met z'n SJ1. Mooie kist maar ik persoonlijk vind de laatste ASW's een tikje mooier. Na een heerlijke maaltijd weer zijn we nog effe gaan kennis maken met diverse mensen in de bar. Daarna lekker tukken.

Vrijdag 14-05-2010.

Toen ik uit m'n tentje kroop dacht ik : "dit wordt weer niks", echter toen Boris van de briefing terug kwam zie hij dat er s'middags toch gestart ging worden. Dus kist gemonteerd en geboxed, bovendien de zeem maar mee genomen want het bleef spetteren.

Het bleef koud en regenachtig tot 13h00, eerste start om 13h30! En wonder boven wonder....om 13h20 ontstonden in de buurt van het veld iid cumuls, dus er werd gestart. De clubklasse heeft een AAT gekregen van 2 uur. De CEO ging als tweede weg. De startlijn voor de clubklasse ging open om 13h57.

De CEO ging op pad om 15h00.....en nu maar wachten.

Tot de telefoon ging en we aan de slag konden. Boris stond buiten bij Nijverdaal, Hulsen om precies te zijn. Jammer maar het is zo en hij was niet de enige. Op een na was heel de clubklasse buiten geland. Het ophalen was een verhaal apart, door een woonwijk waarbij we alle kruiden soorten de revue hebben zien passeren (Ellen ging mee). Maar we vonden Boris



toch uiteindelijk in een leuke akker. Terug gekomen kregen we van onze chef-kok weer een heerlijke maaltijd. Nog effetjes aan de bar een afzakkertje genomen en daar bleek al snel dat iedereen moe was, dus zijn we vroeg naar bed gegaan. Morgen weer een nieuwe dag.

Zaterdag, 15-05-2010

Hoopvol met een mager zonnetje opgestaan. De verwachtingen waren eigenlijk goed. Dus vol verwachting de kist uit de kar getrokken en op de startplaats gezet. Maar..... de boven bewolking werd steeds dikker en het werd ook steeds kouder. De opdracht van eerst 226 km werd al gauw 184 km en na nog langer wachten werd er zelfs een "c" opdracht uitgegeven van 140 km retour. Toen het uiteindelijk begon te spetteren is de wedstrijddag afgelast en konden we weer alles inpakken. Terug op de camping de nieuwe Thermiek maar gelezen, een lekkere maaltijd verorbert en zijn we maar een filmpie gaan pakken.

Na eventjes in de bar te hebben gestaan, waar we te horen kregen dat voor zondag voor de clubklasse een 300

km mogelijk was zijn we vroeg ons tentje ingekropen. Morgen weer verder.

Zondag, 16-05-2010.

's Morgens een frisse start van de dag met een strak blauwe lucht maar een stevige bries. De eerste berichten gaven aan dat voor de clubklasse



een 200-300 km vlogen zal worden. Om 09h00 de kist gemonteerd, wat steeds sneller gaat, en op de startgrid gezet. De CEO start vandaag als laatste. Om 10h30 de briefing met inderdaad de opdracht van 266 km voor de clubklasse. Om 13h32 ging de clubklasse over de startlijn en Boris melde om 13h34 dat hij vertrok. Het wachten is weer begonnen..... de verwachting is dat hij er ongeveer 4 ½ h over doet.

Om 15h50 kreeg ik het eerste bericht dat de "74" uit de clubklasse buiten geland was, snel naar het veld gegaan, want misschien staat de CEO er ook niet goed voor. Het laatste been is namelijk pal tegen de wind in : 15 knopen. Rond 16h30 komen de eerste van de clubkassen binnen. Nog geen bericht van Boris. Wachten is spannend.....

Rond 16h55 bericht van de CEO, hij meld zich aan en zit op final-glide. YES binnen !!!!!

Eèn uur vroeger terug als (mijn) verwachting komt Boris met een speed-finish binnen. Mooi.

Opdracht gevlogen met een gemiddelde snelheid van ruim 80 km/h. mooi resultaat. Na de kist te hebben gedemonteerd zijn we richting camping gereden en hebben we een lekker biertje gedronken. Ellen en Koos zorgden voor een heerlijke BBQ, waarvoor weer dank!!

Je merkte dat de meeste vliegers moe waren want na 22h00 was het stil in de bar, daarom was het een heerlijke vroege avond terug in de tent.

Morgen neemt Alex het van me over, want ik moet een paar dagen werken. Hij zal Boris zijn avontuur verder vertellen op zijn NK 2010.

Zaterdag 22-05-2010.

Rond 13h30 weer terug op EHTW. We (ik en Sander) zijn net te laat om de clubklasse te zien vertrekken. De opdracht voor vandaag is een race over 159 km. Het weer? Bagger, veel cirrus bewolking en weinig stijgen. Om 15h00 horen we Boris starten. Het wachten is weer begonnen. Rond 17h00 telefoon : de CEO is buiten

geland in Steenderen, 70 km uit, jammer. Samen met Sander de kar op gepikt en op pad. Na een reis van een uurtje vonden we Boris in een mooi veldje bij een boer. De kist was snel gedemonteerd en konden we weer terug naar Zuidkamp. Aldaar weer heerlijk gegeten : wederom bedankt Ellen. Ik was behoorlijk gaar van de reis , eerst naar Twente en daarna ophalen, dus ik zag lekker vroeg m'n bedje.....

Voorspelling voor morgen: baggerweer.

Zondag 23-05-2010.

Na een heerlijk rustige nacht uit de tent gekropen en zie tot mijn grote verbazing blauwe lucht!! Dat voorspelt een goede dag! Om 9h30 de kist uit de kar getrokken

en op het veld gezet. Bij de briefing om 11h00 werd duidelijk dat er niet echt een klein opdrachtje kwam, de clubklasse mocht een driehoek doen van 231 km. Eerste start om 13h00. Ondertussen ontstaan er stapelwolken 7/8. Om 13.33 opent de startlijn voor de clubklasse en direct vertrekt de CEO. Rond 18h30 verwachten wij hem terug. Het wachten is begonnen.

De eerste finishers zijn er rond 17h00, we krijgen weer mooie speedfinishes te zien, vet man..... rond 17h35 horen we de CEO zich melden op reportingpoint: YES Boris is binnen en in een goede tijd!! 5<sup>de</sup> die dag. Mooi man. Later kijken we naar de files en zien we toch nog één buiten landing en Ben Hiemstra die zijn motor heeft gestart.

De kist zat weer snel in de kar en toen ben ik maar terug naar Axel gekacheld. Boris kreeg s'avonds nog een leuke verassing : ROOKIE OF THE YEAR. Al met al een mooie ervaring met veel bagage om volgend jaar er vol tegen aan te gaan.



## Mijn ervaring met de luchtmacht keuringen

Zoals de meesten van jullie weten is f-16 vliegen al zolang ik kan herinneren mijn droom. Deze droom deel ik hoogwaarschijnlijk met vele medezweefvliegers. Dit is dan ook de reden voor mij geweest om een leuk stukje over mijn ervaring met de keuringen in de plus 3 hierover te schrijven.

Al op mijn 18<sup>e</sup> verjaardag heb ik geprobeerd de keuring te halen, helaas was ik toen nog niet helemaal klaar voor en lag ik de eerste ronde uit.

Vier maanden geleden ( maart 2010 ), inmiddels 23, heb ik wederom mijn sollicitatiepapieren naar de Luchtmacht verzonden. Al snel werd ik uitgenodigd voor de eerste test ( PO1). Deze test staat bekend om het grote afvalpercentage. Hier valt ongeveer 75 procent af. De test bestaat uit drie oefeningen, namelijk Ruimtelijk inzicht, Selectieve gehoortest en Oog-hand-voet coördinatie test. In de eerste test wordt het ruimtelijk inzicht getest door middel van meerkeuze vragen. Er wordt een kunstmatige horizon en een koerstol getoond. Aan de hand van de stand van de instrumenten moet de daar bijhorende stand van het vliegtuig gekozen worden. Erg pittig omdat de plaatjes waaruit gekozen moet worden vaak op elkaar lijken en de tijd van de toetst erg krap is.

De tweede test, tevens ook de moeilijkste vond ik, wordt het oog-hand-voet coördinatie getest. Hier moet een driehoek ookwel "pizzapunt" genoemd in het midden van een 3D-kubus gehouden worden. Bovendien kan de pizzapunt omvallen en dient met een knuppel overeind gehouden te worden. De pizza zelf kan bewogen worden doormiddel van de voeten. De rechervoet bedient de voor-achter coördinatie en de linkervoet bedient de rechts-links coördinatie. Voor deze uiterste moeilijk bediening, omdat het totaal niet logisch is, heb je vijf minuten de tijd om te oefenen. Hierna begint het echt en moet de "pizzapunt" 10 minuten in het midden en overeind gehouden worden.

De laatste test van de eerste keuring is een selectieve luistertest. Zoals de naam als zegt moet hier selectief geluisterd worden naar reeksen cijfers. Je krijgt een koptelefoon op en er klinkt een hoge of lage toon met direct hierna een code cijfers en letters. Echter zijn de cijfers en letters links en rechts totaal anders. Bij een hoge toon dient rechts geluisterd te worden en bij een lage toon links. De reeksen komen vrij snel na de toon voorbij dus je moet snel schakelen tussen rechts en links. Bovendien moet de reeks niet volledig opgeschreven worden maar alleen de cijfers. Na deze zenuwslopende testen moesten we naar de kantine om te wachten op het resultaat. Mijn gevoel zei dat ik waarschijnlijk weer voor niks gekomen was. Al snel werden we weer naar boven geroepen en ik werd apart in een zaaltje gezet met drie andere. Wij waren de enige die het gehaald hadden van de 20 mensen. De uitslag van mijn test was bijna foutloos,



ik had 1 foutje gemaakt. Met een goed gevoel ging ik weer naar huis en kon ik mijzelf voorbereiden voor de volgende keuring. Ik had al 75 procent achter me gelaten en dat voelt goed!

Een week later volgende de eerste simulatortest, ookwel GVSS ( geautomatiseerde vlieger selectie systeem ) genoemd. Ook bij deze test valt ongeveer 80 procent af. In deze test wordt eigenlijk van de kandidaat verwacht dat hij binnen 2 dagen een Cessna 172 kan vliegen op alleen de instrumenten. Er worden 5 vluchten gevlogen en bij elke vlucht kun je afvallen, fouten maken was geen optie dus. Er moet een "grondpatroon" gevlogen

precies op tijd. Bijvoorbeeld op minuut 2 moet een bocht ingezet worden zodat we op minuut 4 precies Noordelijke koers en 1000 voet gestegen zijn. Dit patroon moet precies gevlogen worden, 10 voet te hoog en je heb al een reset en dat betekend 9 van de 10 keer dat je niet goed gekeurd word. De druk/belastbaarheid piloot worden tijdens de vluchten steeds meer opgevoerd. De laatste vlucht moet je eigenlijk continu wat doen. Bovendien worden en steeds onverwacht Squawk Codes doorgegeven die ingevoerd moeten worden in de transponder. Ik dacht dat ik veel voordeel zou hebben van het zweefvliegen maar dit viel vies tegen want het gaat hier echt om belastbaarheid. Uiteraard moet je wel vliegaanleg hebben maar 20 dingen tegelijkertijd doen is en blijft erg lastig.

Ik wist dat dit twee pittige dagen zouden zijn en ik zou al blij zijn als ik de eerste dag überhaupt zou overleven. Maar het ging veel beter dan geplant. Na twee dagen was ik de enige die het gehaald had!! Op naar keuring drie (PO2: psychologisch onderzoek ). Deze keuring wordt gekeken of ik het juiste karakter heb om officier en militair piloot te worden. Er worden groepsopdrachten en individuele presentatie gedaan. Ook heb je een 2 uur durende gesprek met een psycholoog. En wat voor vele een verrassing zal zijn, ik ben psychologisch goed gekeurd! Na al deze testen was het tijd voor de sportkeuring en de medische onderzoeken. Hier keren ze je echt binnenstebuiten. De eerste medische keuring (VMO1) duurt ongeveer 1 dag. Hier moet je elk half uur ongeveer naar een andere specialist, hierbij moet je denken aan Kaakchirurg, Oogarts, KNO-arts. Kortom worden alle basis medische onderzoek verricht. Aan het eind van de dag wordt er een eindoordeel gegeven.

Mijn ogen-onderzoek was echter niet soepel verlopen. Deze arts bleek erg haast te hebben bij mijn onderzoeken. Ik voelde mijzelf totaal niet op mijn gemak. Ik moest mijn hoofd in allerlei meetapparatuur leggen zonder dat hij enige uitleg hierover gaf wat hij aan het doen was. Er werden met lichten/lasers in mijn ogen geschenen. Vervolgens moest ik op een kaart tegenover mij vertellen waar de openingen in de rondjes zaten. Ik had hier veel moeite mee omdat ik nog half troebel zag door alle vorige metingen. De arts trok gelijk de conclusie dat mijn ogen niet goed genoeg waren en hij vertelde mij zelfs dat hij een

bobbel op mijn ooglen had gevonden. Wat natuurlijk uit den boze is voor een vlieger bij de luchtmacht. Totaal verrast door de diagnose werd ik naar huis gestuurd met de belofte dat ik de week erna naar het Militair Hospital mocht in Utrecht voor herkeuring van mijn ogen. Dit omdat ze daar betere meetinstrumenten hebben.

De week dat ik moest wachten op mijn herkeuring duurde helaas geen week maar anderhalve maand. Dit omdat desbetreffende oogarts vakantie had. Je kunt je voorstellen dat dit zeer lang duurt, en dat je hier flink onzeker van wordt. Maar gelukkig zei mij gevoel dat die arts het flink mis had. Ik had dat toch wel moeten merken dat mijn ogen niet goed zouden zijn zou je denken.

Zes weken later kon ik dan eindelijk terecht in het Militair Hospital. Daar werden mijn ogen wederom getest door allerlei meetinstrumenten. Mijn oogspieren werden zelfs verlamd door middel van oogdruppels zodat er beter gemeten kon worden. Ik zag dan wel een hele dag niks maar ik was blij dat ze nu wel de tijd voor me namen. Na deze testen kwam dan toch het verlossende woord. Deze oogarts zei letterlijk: "Ik weet niet hoe ze gemeten hebben daar maar wat mij betreft heb je arendsogen". Nouw mooi eerste medische keuring dus gehaald na heel heel lang wachten.

Nu was het tijd voor mij sportkeuring. Ik had nog een goede basisconditie omdat ik 1 jaar fanatiek geroeid heb. Maar ben toch 3 maanden van tevoren gaan trainen. Drie a vier keer per week hardlopen was het trainingschema. Elke keer probeerde ik meer afstand af te leggen tot ik ongeveer 10 km per training loopte. Tijdens de sportkeuring wordt je eerst getest op je sprintvermogen. Hier moet je op een fiets 30 seconden alles geven wat je hebt, en dan ook echt alles. 30 seconden lijkt niet veel maar je gaat echt flink kapot. Na een kwartiertje rust te hebben gehad was het tijd voor krachtmeting. Je kracht wordt gemeten doormiddel van sensoren die op de fitnessapparaten staan. De laatste test, deze is echt kiling, doe je een max test. Hier wordt je op een lopende band gezet die begint bij 10,5 km/u. Elke minuut gaat de lopende band een halve kilometer per uur harder. Je hebt een zuurstofmasker die je verbruik meet tijdens de test. De test houd pas op als jij zegt dat je niet meer kunt met een maximale duur van 12 minuten. Ik heb gelukkig de 12 minuten volgehouden maar het zuur zat toch redelijk voor mijn ogen. Direct na deze test krijg je de uitslag. Ik kreeg de horen dat ik het zeer goed had gedaan. Haha en dat voor een (ex)-roker ;) Twee dagen erna mocht ik mijzelf melden voor VMO2, het uitgebreidere medische onderzoek. Hier werd een hersenscan en hartscan gemaakt. Ook moest ik naar de röntgenafdeling voor het maken van 16 foto's. Ze hebben echt elk botje in mij gefotografeerd. Na deze metingen/scans moest ik even wacht op de voorlopige uitslag. Hier wordt gekeken of de metingen geen afwijkingen hebben. Al snel werd mij verteld dat alles in orde was. Wel moest ik ongeveer 5 weken wachten op de officiële uitslag, wat bijna altijd hetzelfde is als de voorlopige uitslag. Momenteel ben ik nog steeds aan het wachten op de officiële uitslag

maar verwacht geen problemen. Een week later was het weer tijd voor een nieuwe simulator test. Deze test is onlangs ingevoerd omdat er veel mensen afvallen tijdens het eerste jaar van de opleiding. Mijn vliegaanleg werd dus weer eens flink op de proef gesteld. De simulator test is onderdeel van de SOL, hier wordt getest of je opleidbaar bent voor het militair vliegen. Kortom er wordt gekeken naar je aanleg, dit gebeurt in de simulator test. Het tweede deel bestaat uit echt vliegen met een sportvliegtuig op Seppe. Hier moet je hetzelfde trucje doen als in de sim maar dan in een echt vliegtuig. Ik wist vanmijzelf dat als ik de simulator test zou halen (afval 75% van de zeer weinig overgebleven kandidaten) dat ik dat echte vliegen ook wel zou halen. Ik vlieg inmiddels toch al 8 jaar dus dat moet geen probleem zijn.

In de simulator test wordt van je verwacht dat je in twee dagen "altitude-flying" beheerst. Dit komt neer op het vliegen zonder instrumenten enkel hoogtemeter en snelheidsmeter. Er worden vier vluchten gevlogen waar de druk flink wordt opgevoerd. 1 keer oefenen en daarna perfect solo vliegen. Dit ging mij goed af alleen de laatste vlucht ging iets minder. Ik dacht dat ik 30 graden bochten aan het vliegen was maar deze waren toch echt 45 graden. Oeps dus, ik had het gelukkig snel door omdat mijn vluchtplan niet meer klopte. Ik kwam telkens te vroeg aan op koers terwijl ik mijn hoogte nog niet had bereikt. Na deze vlucht was het wachten op de uitslag. Ik zag samen met 2 andere kandidaten in spanning af te wachten. Ik werd als eerste geroepen. De letterlijke woorden van de testleider (die zelf ook f16 piloot is geweest) waren: "Dat je goed kunt vliegen is zeker, je hoort bij de beste! maar die laatste vlucht heb je toch echt verkloot! Maar we vergeven je, je hebt het gehaald". Nouw een beter compliment had ik niet kunnen hebben. Ik had dit echt niet verwacht. Ik begon er ook steeds meer vertrouwen in te krijgen dat militair vliegen blijkbaar toch voor mij is weggelegd. Toen ik terugkwam in de "wachtruimte" hoorde ik van de andere kandidaten dat zij waren afgevallen. Ik was dus weer de enige die door was...

Momenteel ben ik aan het wachten op de laatste test, het echt vliegen op Seppe. Dit heeft lange tijd stil gestaan doordat er geswicht was van vliegschool. Ik verwacht eind augustus te mogen vliegen. Ik ga er vanuit dat ik deze test ga halen, maar het kan natuurlijk altijd tegenzitten. Bovendien zit er binnen de luchtmacht geen haast achter omdat dit jaar maar 1 klas van 12 man mag beginnen aan de opleiding. Dit in verband met de bezuinigingen binnen defensie. De luchtmacht verwacht dat ik februari 2011 mag beginnen aan de opleiding, maar dit is nog alles behalve zeker. Ik ga daarom ook vanaf september beginnen met werken, ik heb toch niet voor niks gestudeerd. Mocht ik mogen beginnen bij de luchtmacht dan neem ik uiteraard direct ontslag. Het is dus allemaal nog wel even afwachten maar de kans is vrij groot dat ik militair piloot kan worden, de vraag is alleen wanneer...

## DEEL 2

### PROCEDURES VOOR EEN NOODGEDWONGEN PARACHUTESPRONG

Hoe een parachute te gebruiken.

Door: Allen Silver

Vertaald door: Boris Broere

Zoals je hopelijk nog hebt onthouden hebben we in deel 1 alle onderhoudsaspecten en mentale kwesties met betrekking tot een parachutesprong behandeld. Je positieve instelling en vertrouwen in je parachute wordt nu erg belangrijk omdat in dit deel het werkelijke gebruik van de parachute wordt besproken. In dit artikel wordt dus het fatsoenlijk aantrekken en gebruik van je chute, alsmede het verlaten van je vliegtuig behandeld. Voor een skydiver is het laatste juist het leuke gedeelte, maar voor de mensen die niet begrijpen waarom iemand uit een perfect functionerend vliegtuig zou willen stappen is het **een grote lichamelijke en geestelijke inspanning**.

Goed, na de inspectie (zie deel 1) ben je klaar om je parachute aan te trekken. Om te beginnen maak je alle gespen en banden los. Trek je parachute aan als een vest, maar let daarbij op dat je hem niet aan het rip-cord optilt. Ik stel voor om als eerste de borst band vast te maken maar trek deze niet te strak aan want bij het openen van de parachute kan deze dan beschadigen of zelfs loskomen. De verticale banden van het harnas moeten beide in een rechte lijn van je schouders naar je middel lopen, zodat ze de schok van het openen goed kunnen absorberen.

De volgende stap is het aantrekken van je beenbanden. Hoe strak moeten deze zitten? Trek ze aan terwijl je bij je middel voorover gebukt staat. Een goede leidraad is dat je een vrij stevige druk in je schouders moet voelen als je rechtop gaat staan. Mannen, als je nog voorover gebukt staat is het een goed moment om er zeker van te zijn dat er tussen de banden en je lichaam geen lichaamsdelen bevinden... Als je eenmaal in je vliegtuig zit zullen de banden overigens losser aanvoelen, maar dat betekent niet dat ze te los zitten. Je mag ze uiteraard nog wat harder aantrekken, maar je moet er in geen geval pijn van krijgen. Tijdens het aanpassen van je harnas moet je er op letten dat er van de banden minimaal 5 á 8 cm reserve over blijft. Tijdens de openingsschok rekt alles namelijk een beetje, en als het einde van de band strak tegen de gesp aan zit kan deze daardoor loskomen. Bij het tegenovergestelde, dus relatief veel band over na het aanpassen, zul je de band netjes onder de

elastieken ('keepers') moeten steken zodat deze nergens achter blijven hangen als je moet springen. Als je eenmaal goed in je vliegtuig zit mag je **NOOIT** je parachute losser maken, of uittrekken.



Zorg dat je bekend bent met de parachute(s) die je gebruikt. Als hij wordt gebruikt door verschillende mensen moet hij altijd goed afgesteld worden om te voorkomen dat je er uit valt. Er zijn parachutes die tot wel zeven verschillende afstellingsmogelijkheden hebben, dus zorg dat je van elke chute weet hoe hij afgesteld kan worden. Mocht je twijfels hebben

kijk dan in de handleiding voor instructies, of consulteer een gekwalificeerde chutevouwer.

Als er snelsluiting aan het harnas zitten overtuig jezelf er dan van dat deze goed vast zitten. De openingschok van een parachute zal in meeste gevallen sterk genoeg zijn om een gedeeltelijk geborgde sluiting te doen loskomen.

Het uit en aantrekken van je parachute gebeurt altijd buiten het vliegtuig. Waarom? Omdat mensen gewoontedieren zijn en je onder invloed van chaos en adrenaline teruggrijpt op wat je gewend bent om te doen. Als je dus gewend bent om na een vlucht je parachute in het vliegtuig uit te trekken alsvorens uit te stappen is de kans aanwezig dat je hetzelfde patroon zal volgen in een noodgeval, met alle gevolgen van dien. Daarom altijd je parachute aan en uit trekken als je **buiten** het vliegtuig staat...

Als het goed is staat er een trekjetje klaar om je meteen na je vlucht op te halen, maar dit niet altijd zo het geval en zul je zo nu en dan eventjes moeten wachten. Ditzijn ideale momenten omeenste oefenen

## Cafetaria en Broodjesbar



Beethovenstraat 12

4571 CD Axel

Tel.: 0115 - 564025

wat je moet doen in een noodgeval. Als je netjes geland bent en stilstaat kun je mentaal de handelingen voor het uitstappen door nemen. Neem door hoe je de kap afwerpt (maar voer dit niet echt uit!), hoe je de riemen losmaakt, en hoe je moet uitstappen.



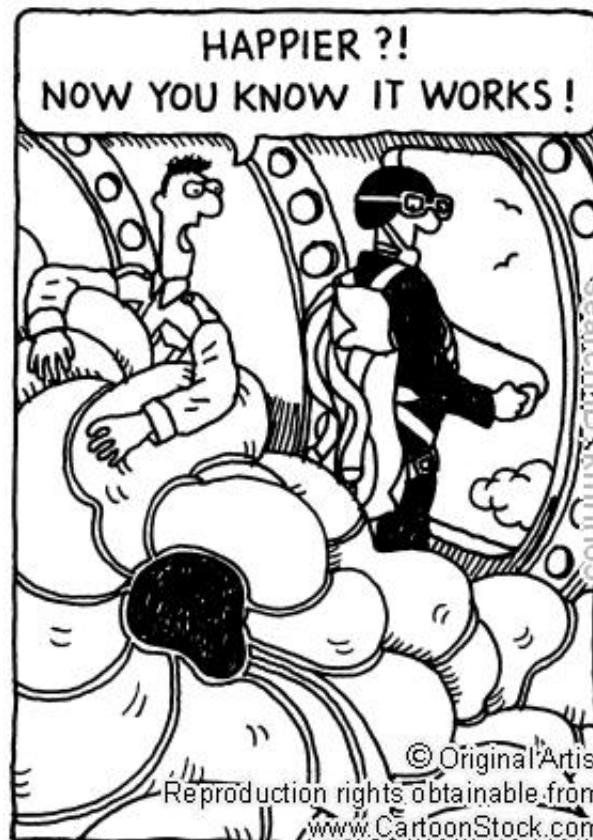
Oefenen, oefenen, oefenen, dat is het beste advies dat ik je kan geven. Kijk voor de aanvang van de vlucht hoe je voor het desbetreffende vliegtuig de kap af moet werpen, en neem wederom de verschillende stappen mentaal door. Als je voor en na de vlucht oefent kun je de tijd die je nodig hebt om uit te stappen met wel 50% reduceren, en je kunt je tijd goed gebruiken. Als je namelijk geen plan hebt zul je eerst moeten verzinnen wat je moet doen, en kun je het daarna pas uitvoeren. Als je regelmatig 'oefent' kun je de eerste stap al overslaan en meteen beginnen met de procedures, wat wellicht genoeg is om je leven te redden. Hieronder staan de uitstap procedures in meer detail beschreven.

Elke combinatie van piloot en vliegtuigtype heeft een unieke serie van procedures. Het is 'een must' dat je van elk vliegtuigtype de procedures uit je hoofd kent en ze in het donker kunt uitvoeren. Er zijn vele redenen om uit te moeten stappen, maar vier ervan zijn een aanvaring met een ander vliegtuig, een zware structurele schade, een besturingsprobleem, of brand. (Ja, ook de accu's die wij in zweefvliegtuigen hebben kunnen brand veroorzaken, red.) In elke situatie zul je door goed geoefend te zijn belangrijke seconden kunnen besparen, en je kans op overleven vergroten.

Twee andere dingen die je kunnen helpen zijn hoogte en snelheid, en van het laatste dan wel het liefst zo min mogelijk. Ideaal is als je de overbodige snelheid om kunt zetten in wat extra hoogte, maar als je er zelfs maar aan twijfelt of dit mogelijk is, aarzel dan niet en stap meteen uit. Je parachute werkt snel, maar je zult wel de tijd en hoogte moeten hebben om hem fatsoenlijk te laten werken. Een parachute opent in de meeste gevallen binnen 2 of 3 seconden.

Begin met het afwerpen van je kap en maak dan je riemen los. Let op, maak nooit eerst je riemen los want vanwege de mogelijk variërende g-krachten kun je tegen de kap geworpen, of in een andere lastige positie gebracht worden. Als je daarbij je hoofd stoot en het bewustzijn verliest is het zowieso een verloren zaak. De riemen zijn er voor ontworpen om je op je plaats te houden totdat je bereid bent om het vliegtuig te verlaten.

Nadat je kap weg is en je riemen los zijn moet je op een van de volgende situaties voorbereid zijn: 1) je wordt beïnvloed onder 1g zoals je bij normaal gebruik gewend bent, maar dit is onwaarschijnlijk 2) je wordt beïnvloed door veelvuldige positieve g's waardoor het uitstappen wordt bemoeilijkt (vergeet niet dat je ook nog een zware parachute op je rug hebt) 3) je wordt beïnvloed door veelvuldige negatieve g's waardoor je uit je vliegtuig wordt gelanceerd, of 4) je wordt afwisselend beïnvloed door positieve en negatieve g's.



Bron: www.cartoonstock.com

**R I N  
G O O T  
C O N  
S U L  
T A N  
C Y**

Ir. C.L. (Luc) Ringoot

Vylainlaan 55  
4566 AV Heikant  
0114 315 861 . . . . . T  
0651 829 573 . . . . . M  
lringoot@worldonline.nl . . . e-mail

## 21 juni 2010 – Geert en Evert van Eindhoven naar Ballenstedt, 425 km

De eerste dag met 56 teams is deze tiende editie van de Euroglide ook de grootste ooit. Ook de route is stevig met ruim 2.300 km door Duitsland, Zwitserland, Frankrijk en België. De finish zal dit jaar in Axel zijn.

De start is vanaf 13:15, niet al te vroeg. We starten in volgorde van handicap, dus onze superorchidee is één van de laatste die mag vertrekken. Om 14:45 kunnen we eindelijk weg. De CTR van Eindhoven vliegen we uit via Geldrop, dus Evert kan nog even naar huis zwaaien. Eerst rond Düsseldorf zien te komen, met een forse CTR die we langs de noordkant passeren. Dan lekker door naar het oosten. Voor Paderborn waren de condities al flink verminderd, maar we konden toch steeds nog hoogte winnen. Door dus, want bij de Euroglide moet je de dagen uitmelken. Uiteindelijk kwamen we voor de bergrug de Harz uit, en besloten die met de motor op te vliegen.

Een goede keuze, want we stonden volgens de website die dag op de eerste plaats... We vermoeden echter dat niet iedereen zijn positie heeft doorgegeven die dag, want de UFO stond een dag later een fors stuk verder.

Ballenstedt is een prima veld om te landen, een harde baan en zeer vriendelijke mensen. Omdat Piet en Peter met de camper nog een flink eind moesten rijden, besloten we apart te gaan eten. We kregen zowaar een auto mee van het vliegveld om in het dorp te gaan eten! Bij terugkomst stonden er ook nog twee biertjes voor ons klaar.

### Cafe - Restaurant - Grillhouse



**0115 - 563791**  
Kerkdreef 30-32, 4571 GJ Axel

## 22 juni 2010 – Piet en Peter van Ballenstedt naar Rothenburg, 555 km

Landen in Ballenstedt betekende voor Peter en Piet dat ze zich pas tegen middernacht weer konden verenigen met de rest van het team. Overigens niet voordat ze zich te goed hadden gedaan aan een uitstekende maaltijd in Göttingen. Het kostte Peter enige moeite uit te maken of hij nu wel of geen, en vooral welke, trek hij zou krijgen van het uitzicht dat zich vlak achter Piet zijn rug aan hem openbaarde. Zou hij zich tegoed doen aan de ene Duitse biefstuk op zijn bord of aan die twee die door een textielveter uit elkaar, en een veel te laag uitgesneden spijkerbroek bij elkaar werden gehouden? Geert en Evert zijn duidelijk de tactici in ons gezelschap. Hun tweede wedstrijdvlucht had hen over de Harz gebracht terwijl de meeste concurrenten

daarvoor waren gestrand. Die moesten vandaag om de Harz heen of wachten tot de basis hoog genoeg was om hen eroverheen te helpen, terwijl Peter en Piet op pad gingen bij een

basis van krap 800 mtr boven terrein. Aanvankelijk ging het daardoor niet zo snel op weg naar het eerste keerpunt Bronkow, maar allengs steeg de basis en konden we de snelheid opvoeren. Na het keerpunt veranderde het landschap en de omstandigheden. Heel veel oude bruinkoolafgravingen die tot meertjes waren volgelopen. De thermiek was matig en de wolken matig betrouwbaar. Met halve wind, om in zeilertermen te spreken, zijn we doorgesukkeld. Na zo'n 400 km meenden we dat het er op zat voor die dag maar konden we ons uitgraven. Nog drie maal gebeurde dat. Iedere keer vonden een paar km voor het veld dat we nog net binnen glijbereik hadden weer een belletje, dat na langdurig worstelen ons weer net binnen glijbereik van het volgende veld bracht. Zo schuifelden we door naar Rothenburg waar de uitstervende thermiek ons wederom 300 mtr schonk. Die hebben we niet meer gebruikt omdat we niet voor de heren tactici de keus wilden maken of zij noord of zuid om Stuttgart zouden vliegen. Achteraf gezien hebben we hier de wedstrijd verloren. We hadden onze hoogte moeten opvliegen en krediet moeten opnemen naar Schwann Connweil. Dat had Evert en Geert de volgende dag 100 km bespaard en had ons weer naast de UFO, de uiteindelijke winnaar, gebracht. Om ons hiervoor te rehabiliteren en te tonen dat het niet alleen leuk is een Euroglide te vliegen maar dat we er ook nog wat van leren, hebben Peter en Piet elkaar beloofd in 2012 weer mee te doen.

## 23 juni 2010 – Evert en Geert van Rothenburg naar Dijon Darois, 585 km

Een spannende route vandaag. Eerst moesten we

om Stuttgart heen, en kiezen of we over het Zwarte Woud zouden vliegen, of via de Schwäbisch Alb. De laatste route kennen we goed, maar die is wegens de militaire oefening 'Elite' grotendeels afgeschermd. Het werd dus het Zwarte Woud, een indrukwekkend groot en hoog bosgebied. De thermiek was uitstekend, dus we konden er vlot overheen. Dan bij Basel het Zwitserse luchtruim in en de Jura op. Eerst druk met de verkeersleiding en dan de bergen in. Kennelijk kwamen we een wedstrijd tegen, want we zagen zeker dertig kisten in tegenovergestelde richting razen. Gelukkig ook veel FLARM gebruikers, dus we zagen alles tijdig aankomen.

Het keerpunt Montricher ligt net zuid van de Jura in een dal – en geen wolken daar. Toch besloten we te rondelen, in de hoop daar weer een belletje op te kunnen pikken. Dat werd dus een hele tijd voor de helling heen en weer scharrelen, maar zonder resultaat. Uiteindelijk de motor maar getrokken en zo weer een kilometer of vijftien de Jura op gevlogen. Dat gaf voldoende hoogte om Frankrijk in te vliegen richting Dijon. De thermiek was intussen behoorlijk verdwenen. Voor de CTR van Dijon konden we nog één keer op 500 meter uitgraven tot 1.000 meter. Met vriendelijke medewerking van de verkeersleider konden we door de CTR steken, en met behulp van het trouwe motortje konden we door

naar Dijon Darois, net buiten de CTR. Uiteindelijk stonden we daar met vijf kisten en kwamen er nog drie bij. Een populair veld!**24 juni 2010 – Peter en Piet van Dijon Darois naar Bernay, 472 km**

Op Dijon had men duidelijk niet op deze fly-in gerekend. Het vergde het maximum aan gastvrijheid van de locals; van sommigen van hen nog net even iets meer. Het stof dat daardoor opwoei hebben Peter en Piet niet meer gezien omdat zij al op weg waren naar een dag die zich grotendeels tussen 900 en 1500 mtr afspeelde onder niet altijd aanwezige of niet altijd betrouwbare wolken, boven een doodsaaï Frans landschap dat ons voor een deel bekend was van eerdere vakanties. Bij Auxerre de wijnranken maar verder, graan, mais, vlas, bos, vlas, mais, graan op een zacht glooiend landschap. Hoe dichter we bij Engeland kwamen hoe lager de basis, maar voordat we aan de oversteek konden gaan denken was Falaise het beste wat we met een extra veiligheidshoogte van 200 mtr nog konden halen. Tegen beter weten in nog naar het laatste stijgen gezocht dat ons de vorige dag in Duitsland drie maal verder had geholpen. In Frankrijk zat dat er niet in. Dan maar wat verplaatsingskilometers opnemen om het leed voor morgen te verzachten, waarna we als tweede op Bernay aankwamen. Dat had het grote voordeel dat de koelkast nog wat bier bevatte.



## 25 juni 2010 – Geert en Evert van Bernay naar Axel, 349 km

Peter en Piet hadden het keerpunt Falaise nog net thermisch kunnen bereiken, maar toen was het ook op. Met de motor zijn ze nog een kleine 50 km doorgevlogen naar Bernay, een mooi veldje met een grasstrip van 1100 meter juist voor de CTR van Rouen. We stonden daar met onze Britse vrienden Rory o'Connor en John Wand, Vincent Dolfin en nog de EH en XX van Eindhoven. De laatste twee besloten nog te verplaatsen naar Rouen om daar de volgende dag te vertrekken.

Geert en ik hadden echter andere snode plannen: volgens het reglement mag je tussen twee wedstrijdvluchten 100 km verplaatsen. Omdat Peter en Piet daarvan nog maar de helft hadden gebruikt, en we nog 233 km van onze 350 km krediet overhadden besloten we voor de thermiek begon te starten en nog 1000 meter extra hoogte te winnen. Bij elkaar kostte dat 90 km krediet, en vlogen we zo Rouen voorbij, waar alle kisten nog aan dek stonden in afwachting van thermiek. Uitgleidend na Rouen konden we aansluiten in de eerste thermiek. We hebben op die manier alle kisten die op Rouen stonden opgerold en vlogen west langs Parijs naar Cambrai. De verkeersleiding daar gaf toestemming om de CTR te kruisen (leve de transponder!), maar had ook een verrassing in petto: er was een negen mijls restricted airspace actief waar we omheen moesten. Dus op zijn aanwijzingen werden we netjes naar het luchtruim van Lille geloodst. Achteraf bleek dat er dit weekend in Cambrai een airshow was! Dat was de organisatie wel bekend, maar

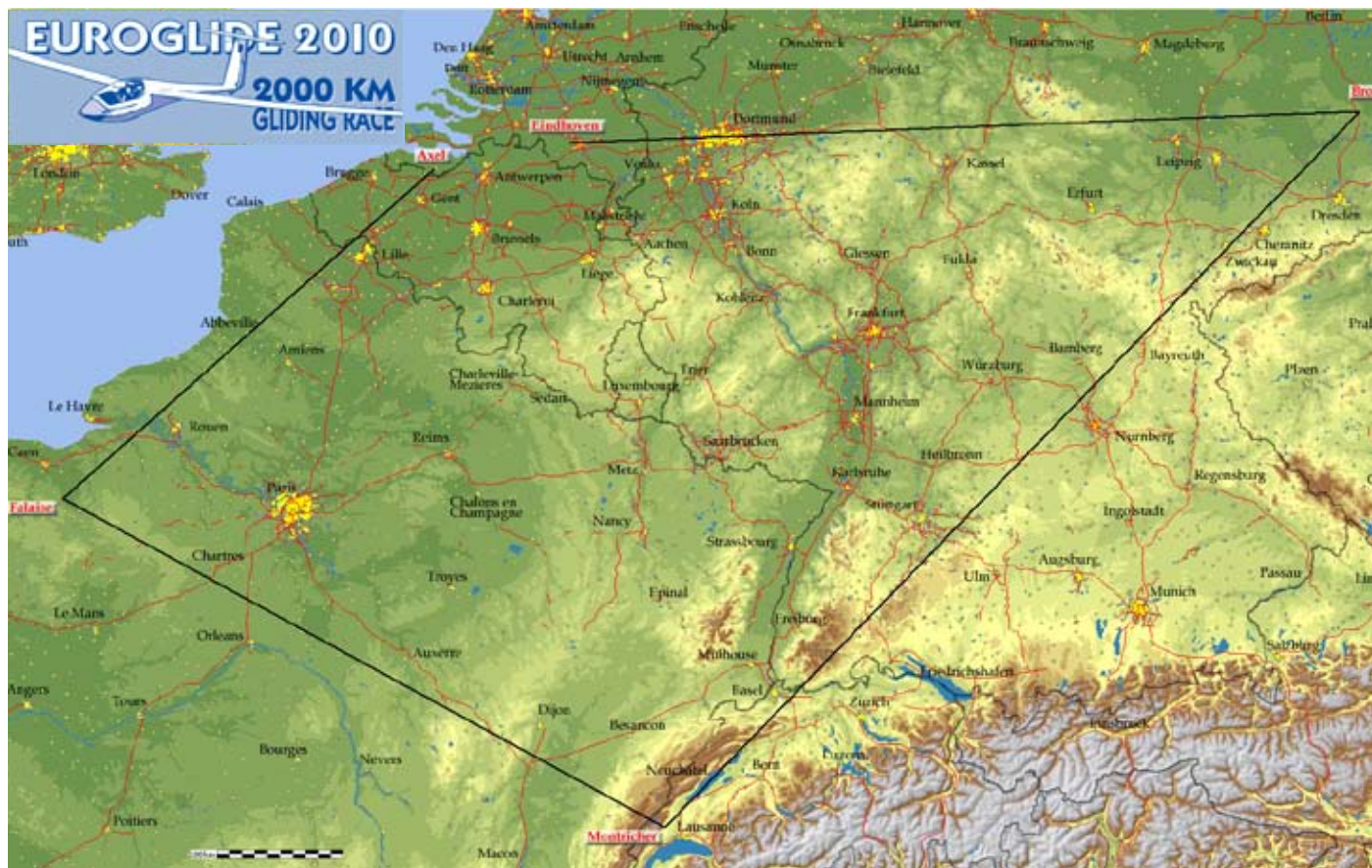
niemand had verwacht dat we zo snel rond zouden zijn... De controller van Lille was zo vriendelijk om ons een directe klaring te geven door de CTR, dus we vlogen België in. Eenmaal Lille voorbij werd het zicht en de thermiek belabberd, net of we door de melk aan het vliegen waren. Dus maar aangemeld bij Brussel Info, die ons op de hoogte hield van ander verkeer in onze buurt. Toch wel veiliger zo, maar heel thermisch was het niet en bij Gent zakten we bijna onderuit. Op 350 meter konden we gelukkig nog een belletje aanpikken wat ons de hoogte voor de finish in Axel bracht.

Om 16.19 stoven we met 250 km/u over de finishlijn. We waren de vijfde kist van de 57 deelnemers die binnenkwam. Een dag eerder waren de UFO, ZZ (Nimbus) en IN1 (ASH25) al gefinished, en 's morgens was ook Max Dolfin (DG-808) binnengekomen, die de vorige dag op Moorseele was geland.

Op Axel zijn die dag ca 10 teams gefinisht en dat resulteerde in een zeer goede ambiance met een spontaan geregelde bbq en een bartender (dank Roel!) die de bar sloot om 6 uur 's ochtends.

Met 2.300 km in vijf dagen hebben we een fantastische race kunnen vliegen, een schitterende vliegweek gehad. Maar wat te doen met die tweede week vakantie die we over hadden, nog eens een rondje maar dan counter-clockwise? Nee, toch maar niet...

Evert, Geert, Peter en Piet.



## Hoe een Sb-5 naar Axel kwam

door Wim Westbroek

We waren al een tijdje aan het spelen met de gedachte om een vliegtuig te kopen, maar echt veel geld hadden we niet. Een houten eenzitter leek ons daarom ideaal, omdat die vaak voor minder dan € 5000 te koop staan terwijl de prestaties nog best redelijk zijn. We zochten dus een de kist met een hele goede glijhoek/prijs verhouding. Het meest voor de hand liggend was natuurlijk een Ka-6, waar er veel van te koop stonden op [www.segelflug.de](http://www.segelflug.de). Maar echt interessante aanbiedingen van Ka-6'en zaten er niet tussen: Sommige vroegen er erg veel voor, andere hadden eigenlijk alleen een hoogten snelheidsmeter en veel met open aanhangers, wat voor ons een probleem was omdat we achter aan de wachtlijst voor een hangaarplek konden aansluiten. Als laatste poging om voor het vliegseizoen 2010 nog een vliegtuig te



we, Tom, Evert, Dick en ik zagen tijdens de lange autorit talloze zweefvliegtuigen boven ons vliegen. Gelukkig hadden de zweefvliegtuigen in Duitsland minder last van de vulkaan.

De Sb-5 stond al gemonteerd op de startplaats te wachten. Ze zag er op het eerste gezicht perfect uit en bij de inspectie konden we alleen maar wat lakschade aan de onderkant van de kist vinden. Dicky heeft vervolgens met de eigenaar de geschiedenis en de papieren door genomen en vond dat alles er netjes uitzag. Nu was het dus eindelijk tijd voor de proefvlucht, maar helaas werd het al snel duidelijk dat alle procedures van dit vliegveld een beetje anders waren dan dat we gewend waren. Landen en starten ging tegenovergestelde richting en zweefvliegtuigen mochten alleen in een paar kleine sectoren vliegen. Hierdoor in combinatie met het feit dat we nog nooit met hout gevlogen hadden leek het verstandiger als alleen de vaders hier een proefvlucht zouden maken. Deze proefvluchten duurden samen 45 minuten en ze kwamen beiden erg enthousiast terug.

Na kort onderling gebabbeld te hebben besloten we dat de vraagprijs meer dan eerlijk was en daarom niet af te dingen, hoewel het waarschijnlijk wel gelukt zou zijn. De handtekeningen werden gezet en bezegeld met het overheerlijke plaatselijke biertje. In Nederland vliegt nu voor het eerst een sb-5.



vinden heb ik een advertentie geplaatst en veel reacties gehad, waaronder ook de D-9359 die *vliegt wie ein Ka-6*. Het was voor mij liefde op het eerste gezicht, dus ik mailde de foto's meteen door naar Tom en we besloten om daar zo snel mogelijk te gaan kijken, omdat het ondertussen al maart was. Helaas was het een koude maart in Zuid Duitsland waardoor de garage van de vader van de eigenaar, waar het winteronderhoud van de Sb-5 plaatsvond, was begraven onder een meter sneeuw. Hierdoor hebben we de afspraak uitgesteld naar 17 april op het vliegveld van Aichach.

De 17<sup>e</sup> was het prachtig weer in Zuid Duitsland en



## Vliegen in Namibië:

### De praktische kant van de zaak

door Geert

#### Buitenlandingsmogelijkheden

Geen akkers en weiland in Namibië. Er wordt bijna niet gezweefd met zweefvliegtuigen zonder motor. Buitenlandingsmogelijkheden zijn beperkt tot uitgedroogde meertjes, de witte wegen, en vliegveldjes of strips bij boerderijen. Die witte wegen zijn meestal 15 tot 20 meter breed. De meeste wegen zijn afgezet met omheining, tegen het wild. Die omheining staat bijna altijd een 15 meter van de weg vandaan, zodat je eigenlijk altijd een strip heb van 50 meter waar je prima kan landen, ware het niet dat er vaak ook bosjes staan waar je natuurlijk met je tip achter kunt blijven haken als die buiten de weg komt. Dus een 18 meter kist kan bijna overal zonder problemen op de weg landen. Bij grotere spanwijdte, moet je wel wat opletten of de zijkanten voldoende vrij zijn. Ben je dan geland, dan probeer je de kist met de staart van de weg te duwen, en dan hopen dat er eens iemand langs komt. Na een buitenlanding blijf je best bij je kist. Die valt het beste op. Het gsm bereik in Namibië is redelijk, maar ik had toch altijd een satelliet telefoon bij. Nooit gebruikt overigens. Deze zat samen met een ELT in een tasje verbonden aan de parachute. Beetje lullig als je moet springen, en ze je kist terugvinden, maar de vlieger niet vinden die 500m verder ligt met een gebroken enkel. Een beetje drinkwater is dus ook geen overbodige luxe. Als je moet worden opgehaald om welke reden dan ook, dan ben je nog niet klaar. Nog afgezien van de enorme afstanden die je vliegt, gaat transport er nu eenmaal wat langzamer als hier. Bovendien zijn er geen ophaalkarren, behalve in Pokweni en Bitterwasser. Ash 25M of EB28 is de norm in Namibië dus zo'n kar kan je wel regelen.

#### Transport van de kist

Ongeveer 15-20 september wordt de kist gebracht naar Andernach. Daar worden die in 2 containers geladen. Er is veel vraag, maar de capaciteit wordt niet verhoogd. Een bewuste keuze om het niet te grootschalig te maken. De mensen die eerder op Kiripotib waren hebben voorrang, maar die moeten in maart opnieuw bevestigen. De kist kan weer opgehaald worden tussen 5-10 maart. Het is het beste dat er van onze groep 1 à 2 mensen wegbrengen. Stallen in container, en ophalen. Het

is gezellig (feestje Keulen). Ook in Kiripotib, moeten er mensen bij zijn voor uitnemen en monteren. Dat gebeurt dan als de eerste groep gaat vliegen, en de laatste terugkeert. Dus de periode dat er niet van het vliegtuig gebruik wordt gemaakt, staat het in de container. Vandaag 18-01-2010 om 06:30 opgestaan, om een ash binder 27m te demonteren en te stallen in de container. Er was geen eigenaar aanwezig, en dat is niet leuk. Verder helpt iedereen elkaar.

Containers zijn voorbereid voor transport. Onderaan de romp, bovenaan de vleugels. Er kunnen ongeveer



6 zwevers in 1 container.

Tijdens het zeetransport worden de zweefvliegtuigen afzonderlijk verzekerd. Deze verzekering is nodig omdat de meeste casco verzekeringen geen transport over water dekken. Dat moeten wij nog checken bij onze verzekeraar. Deze verzekering is enkel bij totaal verlies, en dekt niet schade door krassen en dergelijke. De verzekering geldt van afgifte in de container tot aflevering op het vliegveld. En ook de terugweg. Als je deze verzekering neemt, dan meld je aan je eigen casco verzekering dat het vliegtuig dubbel verzekerd is en in die periode moet je dan normaal geen premie betalen.

#### Techniek en vliegtuig

Om hier te kunnen vliegen met de ash hebben wij een dubbele zuurstof installatie nodig. Het beste systeem hiervoor is Mountain High EDS. Met neuscanule. Dit is het zuinigste systeem qua O2 verbruik. De montage van 1 3l fles is genoeg ook voor 2 personen. Er zijn wat foto's beschikbaar van de montage van de fles. Die zit gemonteerd waar nu onze batterijen zitten. Dus boven de ligger. Verder goede hoezen. Door het stallen van het vliegtuig hier moet je rekenen op €3000 à €4000 kosten ivm stof, zand, lak, krasjes... kortom door het intensieve gebruik. Na gesprek met de collega's hier zeggen

zij dat we best onze lak overhaul nog een jaartje kunnen uitstellen. Na wat ik zo'n beetje gezien heb is onze lak nog niet zo slecht. Aangezien Namibië wat hoger ligt, moet de afstelling van de motor een beetje worden aangepast. Indien er iets kapot gaat aan het vliegtuig, moet dat ter plaatse worden gemaakt. In Pokweni vliegt Oliver Binder meestal, en ook in Bitterwasser zijn een aantal specialisten. Dus een gebroken riem is sneller verholpen ginder dan door Schleicher. Breekt de motor in stukken, dan houdt het wel een beetje op. Maar reserveonderdelen zijn dus geen overbodige luxe. Alhoewel dat er direct onderdelen kunnen worden besteld uit Duitsland. 2 tot 3 dagen later is het dan in Namibië. Toen ik er vloog waren er geregeld zitplaatsen over op 2 EB28. Luxe problemen

### Lijst benodigdheden

Werkkist, binnen en buitenbandjes, vooral voor het staartwiel dat behoorlijk afziet door het scherpe zand van Namibia. Bandje van de kuhler kan geschuimd worden, dat scheelt een hoop gedoe. Sleeptouwje, verankering spanbanden, benzine snelkoppeling zonder klep, om de brandstof te kunnen drainen. O2-fles, neuscanules. Jerrycan, trechter, micro vezeldoeken voor schoonmaken: 1 grof vuil, 1 vleugels en romp, en 1 kap. Tape,...Heb trouwens wel wat kisten gezien met zilverkleurige bescherming bovenop de Jaxida hoezen. Spul zoals voor de voorruit van je auto.

### Zuurstof

Aangezien je in Namibië meestal een basis hebt hoger dan 3000m, heb je er zuurstof nodig. Je kan instellen vanaf welke hoogte je O2 wil gebruiken, zo heb ik dat gedaan hoger dan 3000m. als je fles leeg is, zet je die 's avonds klaar, en 's morgens is ie gevuld. Voor info Mountain high systeem zuurstof zie: <http://www.mhoxxygen.com/> Ongeveer € 2000. Uiteraard, kunnen we proberen 2<sup>e</sup>-hands een systeem te kopen, en het is ook bruikbaar bij het bergvliegen. Op 14 dagen heb ik 1 keer een 3l-fles gevuld voor €10. De zuurstofinstallatie kunnen we kopen bij Maurits. Die is vertegenwoordiger van Mountain High. [www.gliderpilotshop.nl](http://www.gliderpilotshop.nl)

### Kosten

Prijs vliegreis tussen €500 en €1000 dus geschat op €700. Je kan er heen met Air Berlin en Air Namibia. Opmerking Bert: Als je zondag of maandag neemt als wisseldag, dan is Air Berlin de makkelijkste keus. Prijzen zijn ongeveer gelijk met Air Namibia. Air Berlin komt zaterdagmorgen om 7.00u aan. Dan kan de vorige weg op maandag. Je hebt dan 1 overlappingsdag op zondag. Makkelijk voor het doorgeven van uitleg. Het beste is dat er 1 persoon wisselt halfweg in de week. Dan heb je veel plaats aan boord tijdens de reis, en is er 1 persoon overlap door de week en dus makkelijker op te vangen in Kiripotib.

Even ervan uitgaande dat je 2 weken vliegt met 2 personen, en de kist minimaal 6 weken vliegt en maximaal 12 weken, we de lak een jaartje uitstellen, en de kamers gedeeld worden door 2 personen. Dat iedereen ongeacht de duur van het verblijf bijdraagt aan de vaste kosten. Vaste kosten: Voorbereiding (inbouwen O2 installatie), transport kist in de container. Variabele kosten accommodatie €110/dag, slijtage aan vliegtuig, €150 bijkomende kosten (lidgeld €50, Botswana overvliegklaring €30, Avgas €2/liter, O2 vullen €10).

Nu ervan uitgaande dat de groep wordt uitgebreid met een aantal mensen binnen onze club, die meevliegen met 1 van onze groepsleden, of gelost worden op de ash, Dit ter bespreking, en afhankelijk van ervaring. We huren een kamer of chalet voor de hele periode en hebben dus 5% korting, en hebben de eerste en laatste 2 weken 5% bijkomende korting; Dus maximaal 12 weken met 2 personen en de eerste en laatste 2 weken een beetje goedkoper, omdat de daglichtperiode dan iets korter is en dus iets minder lang vliegen toelaat.

Even ter indicatie. Ik heb de DG808C gehuurd van Bert de Wijs: €2500 eigen risico van tevoren betaald. €1600 per week, voor 2 weken €3000. Een asw22 kost €2000 per week. Een ash of EB28 huren kost ongeveer 2500€ per week in bitterwasser, maar dan moet je ervaring hebben op de kist en ver van tevoren boeken, voor de accommodatie.

### Samenvatting.

Een spannend avontuur zowel wat betreft afhankelijkheid van het weer, onbekende omgeving, zakelijk (door het huren van een onbekend vliegtuig van Bert De Wijs), familiaal door het combineren van een reis en een vliegvakantie, maar alles bij mekaar 6550 Km gevlogen met 89 minuutjes op de motor, inclusief 9 zelfstarts. Ik heb nu de contacten gelegd voor een goed, veilig en gezellig vliegveld, ook transport van de kist in de container is besproken. Mensen buiten de ash-groep, moeten wel op korte termijn, beslissen of ze willen deelnemen, en hoe lang ze willen meegaan, in functie van accommodatie, zodat we ons kunnen toezeggen, aangezien er nu reeds vrij veel aanvragen zijn voor Kiripotib. Wij hebben nu in principe al 6 weken besproken enkel met de ash-groep. Er zijn dus nog 6 weken beschikbaar. 6 personen 2 weken, of 12 personen 1 week. Alhoewel ik denk dat 1 week te weinig is. Bovendien geeft dat extra belasting door het inwerken van de vliegers buiten de groep.

Anderzijds kunnen mensen ook overwegen om te proberen zelf een kist te huren extern. (Zo heb ik nu een aanvraag ontvangen om onze ash te huren in Kiripotib, door 2 Nederlanders, maar helaas zonder ash ervaring.) Als er echter meerdere mensen willen vliegen in Namibië, is het beter en goedkoper om onze eigen kist mee te nemen.

## Mijn eerste overland

*Sjors Visser op de Fox Delta in het Mei kamp van Dick en Peter.*

Ik was van plan om in het voorjaarkamp overland te gaan en het weer beloofde veel voor deze dag dus ik heb mij tijdens de briefing aangemeld. Ik vond het best wel spannend maar had er heel veel zin in. Eerst helpen met buiten zetten van de vliegtuigen en naar de startplaats brengen.

Daarna wilde ik me gaan voorbereiden voor mijn overland. (Ik had met Björn afgesproken dat we samen het plan voor de vlucht zouden maken) Maar toen ik met de laatste

kist op de startplaats kwam vroeg Rolf of ik de Fox Delta wilde invliegen. Ik dacht dat dit wel kon omdat het invliegen meestal maar 5 minuten duurt.... bovendien vloog Björn de Whisky Delta in.

Ik startte dus en boven gekomen kreeg ik gelijk stijgen. Samen met de 23 en de Whisky Delta in een bel gelijk naar 800 meter. Ik keek richting Midden Zeeland en daar waren al heel veel cumuls te zien en ook boven Woensdrecht. Ondertussen waren er ook al cumuls boven mij ontstaan!! Het leek dus heel goed weer te worden. Ik ben dus

maar heel snel naar beneden gegaan zodat ik me snel kon gaan voorbereiden op mijn overland.

Na de landing heb ik even gewacht op Björn en toen samen met hem gekeken wat ik kon gaan doen.

Het leek beter te zijn richting Woensdrecht dat wou ik dus ook graag doen. Björn had zijn plan ook veranderd richting Woensdrecht. Dat zou goed uit komen want dan kon ik een stukje met hem op vliegen. Maar toen we naar de kaart keken en Björn alle de moeilijkheden met het luchtruim bij Woensdrecht had aangewezen op de kaart begreep ik dat al die gebieden het mij veel te moeilijk zouden maken tijdens mijn eerste overland. Dus ik zou toch

maar naar Kortrijk gaan dus een overland uit gezet Axel-Ursel-Kortrijk-Ursel-Axel en als het goed weer zou zijn door naar Amougies.

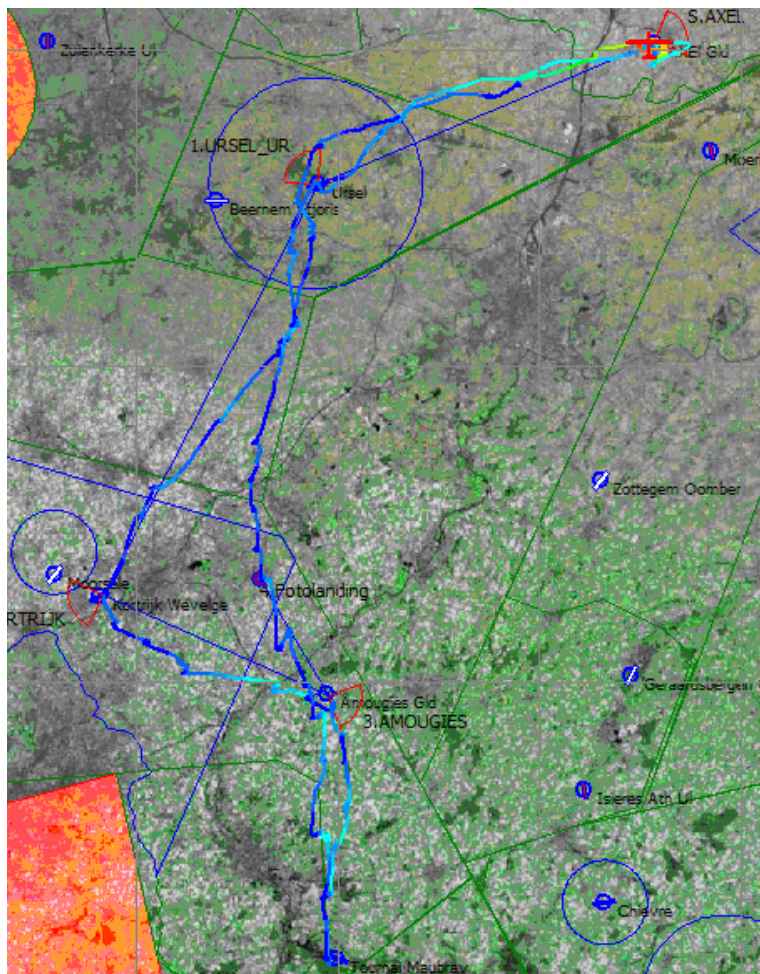
Toen moest ik even snel naar de kantine en zorgen voor mijn ophaler (Karel) en hem even vertellen wat ik van plan was en even water halen. Dat allemaal gedaan. Nog even met Marijke naar het weer kijken of het niet zou gaan overontwikkelen want ondertussen was het toch wel heel snel gegaan met al die cumulus.

En toen liep ik Wim tegen het lijf dus ik roep voor de grap naar hem, hey een retourtje Amougies en tot mijn verbazing roept hij: is goed. Dus weer naar

de startplaats. Samen met Björn de Ix even ingesteld. Toen kwam Wim met het plan dat hij graag nog even naar Tournais wou. Dat leek me wel gelijk een beetje te veel van het goede. Ik had nu al 180 kilometer uitgezet. Ik stond al eerste in de rij met de Fox Delta, Wim er achter met de SB5 daar achter de Janus en als laatste de duo met Dick en Marloes, allemaal klaar om overland te gaan.

Dus ik ging omhoog. Gelijk een bel tot 1100 meter. Daar even gewacht tot Wim er ook was. En toen weg gestoken naar Ursel. Bij Eeklo weer een beetje op gedraaid. Ondertussen was de Janus er ook al. Richting Ursel toe zag het er niet zo goed uit, maar er was wel een straatje waardoor we een stukje om moesten vliegen maar die pakte Wim en ik dan

maar. Dat straatje liep mooi over Ursel heen dus die hadden we gelijk gerond. Achter Ursel was het blauw. Eerst maar voorzichtig een stapje proberen en kijken of er stijgen zat en jawel, het steeg. Toen zag ik de Janus draaien dus daar naar toe gestoken en op de zelfde hoogte als de Janus aan gekomen. Björn balen dat we hem weer hadden ingehaald want hij had de korte route over het slechte stuk genomen en wij de omweg. Vanaf daar was het alleen blauwe thermiek. Ik vloog steeds achter de Janus aan, maar zij liepen toch steeds verder uit. Dus toen waren Wim en ik samen richting Kortrijk waar volgens de Janus een goede bel was boven het veld. Daar aan gekomen hadden we inderdaad



een goede bel. Dus weer op gedraaid naar FL44 daar moest ik op letten voor Wim want hij had geen transponder. Dus weer verder naar Amougies onderweg alleen maar zakken met 3 meter per seconde. Toen werd het voor mij toch wel spannend want je zag de hoogte toch wel heel snel af nemen. Eindelijk op 900 meter een bel gevonden die weer lekker steeg met 3 meter per seconde. Weer naar FL44. Toen vroeg ik aan Wim of hij nog door wilde gaan naar Tournais of terug. Ik voelde er zelf meer voor om terug te gaan. Maar Wim niet en toen hoorde we Dick over de radio dat hij ook naar Tournais ging en hij vroeg of we mee gingen. Ik was dus snel omgepraat. Voor Tournais lag een afgraving maar Wim dacht dat die in het verboden gebied lag. Ik kon het niet zien want ik was van de kaart gevlogen en mijn andere kaart kon ik niet ontcijferen. Ik keek op de LX en zag dat we wel tot de afgraving konden komen. Daar konden we door thermieken naar 1400 meter. Daar haalde ook de duo ons in. Nadat we Tournais hadden gerond gingen Wim en ik weer terug richting de afgraving toen riep Wim opeens op. Ik vloog schijnbaar in een verboden gebied. Achteraf gezien hebben we met z'n drieën in het verboden gebied gezeten vlakbij de afgraving. Bij Amougies aangekomen bleek Wim achter geraakt te zijn. Ik draaide hem daar op en vloog weer een stukje verder. Wim raakte steeds verder achterop. Dus ik besloot om de rest alleen verder te vliegen. Het ging niet meer zo snel als de heenreis omdat we nu tegenwind hadden. Ik besloot ook om gelijk naar Ursel te gaan en niet meer via Kortrijk, omdat er richting Ursel er cumuls hingen. Axel begon al weer aardig dicht bij te komen. Vlak voor Ursel weer op gedraaid naar 1400 meter en toen Ursel gerond. Op de LX veranderde de koers naar Axel en er kwam gelijk onder te staan 'inside' dus ik snel een paar minuutjes door gescrolt toen bleek dat ik 20 meter boven glijpad zat. Wat 5 seconde

later -20 meter was geworden, dus ik moest nog een belletje hebben. Dus onder een paar mooie wolken door gevlogen maar dat deed niks en toen opeens achter een wolk een beetje in het blauw een bel van 3 meter! In de bel doorgedraaid tot ik 400 meter boven glijpad zat en toen rustig naar Axel gestoken. Naar mate ik dichterbij kwam steeds sneller gaan vliegen en op den duur zat ik 600 meter boven glijpad en 15 kilometer uit. Toen echt snel gaan vliegen. Met 250 kilometer per uur over de startplaats op 300 meter waarna ik me op downwind heb gemeld en geland. Uit eindelijk heb ik 4 uur en 22 minuten gevlogen 224 kilometer afgelegd. Wim landde een half uur later met de SB5, hij had nog 1 kilometer meer afgelegd.

Het was een hele leuke vlucht en een mooie eerste solo overland. Op naar nog veel meer mooie overland vluchten.



van der  
**PEIJL** Groep

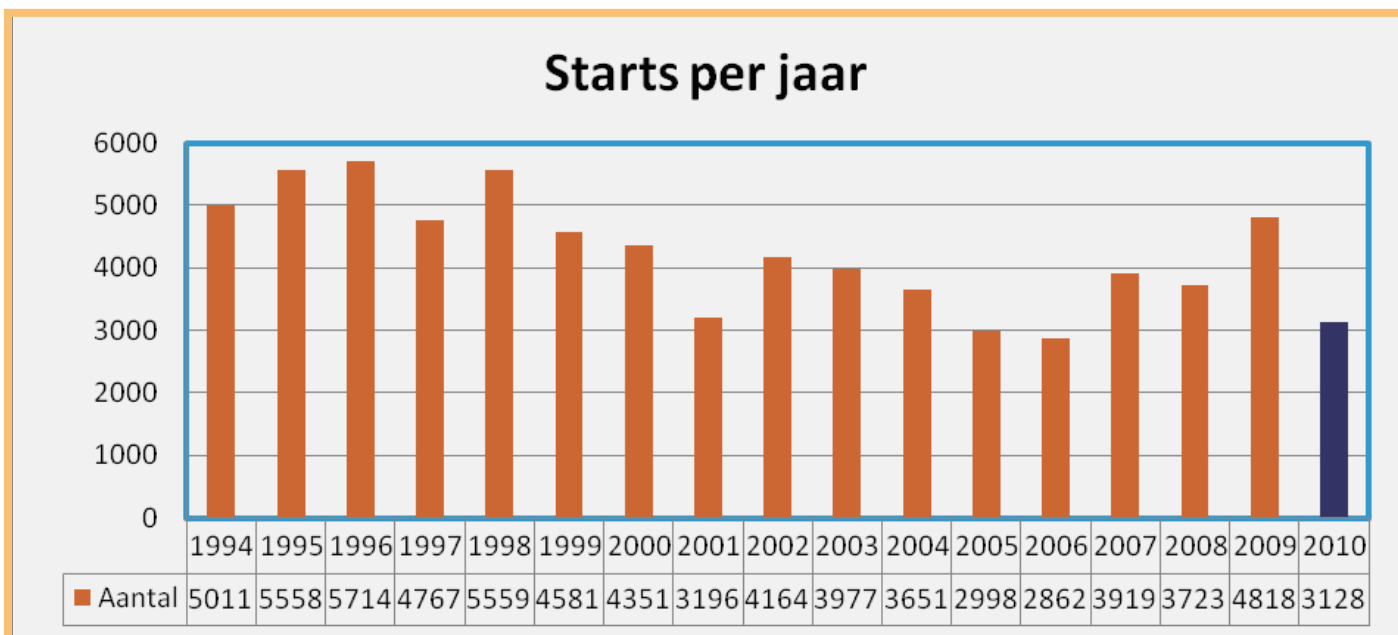


Drieschouwen Zuid 35  
4571 RV Axel  
Tel. 0115-530300  
Fax 0115-564696  
adaxel@techniek.nl

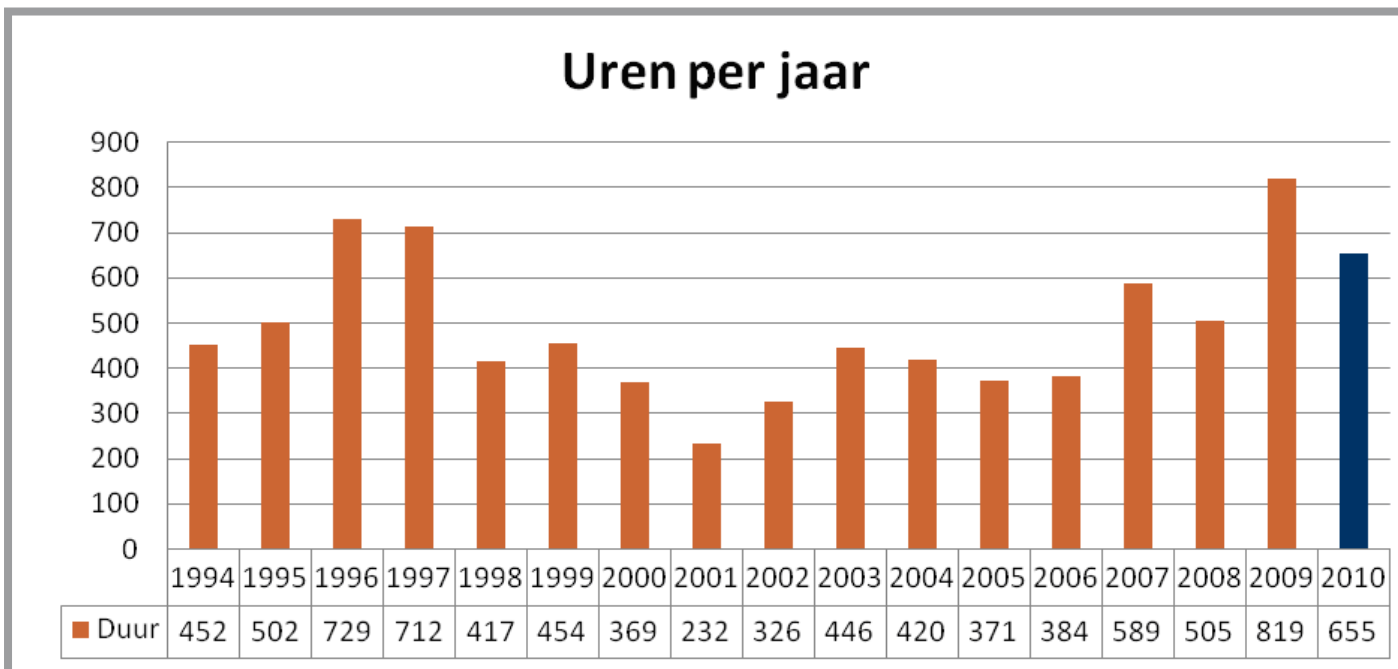
## Overzicht starts 2010

door Evert Fekkes

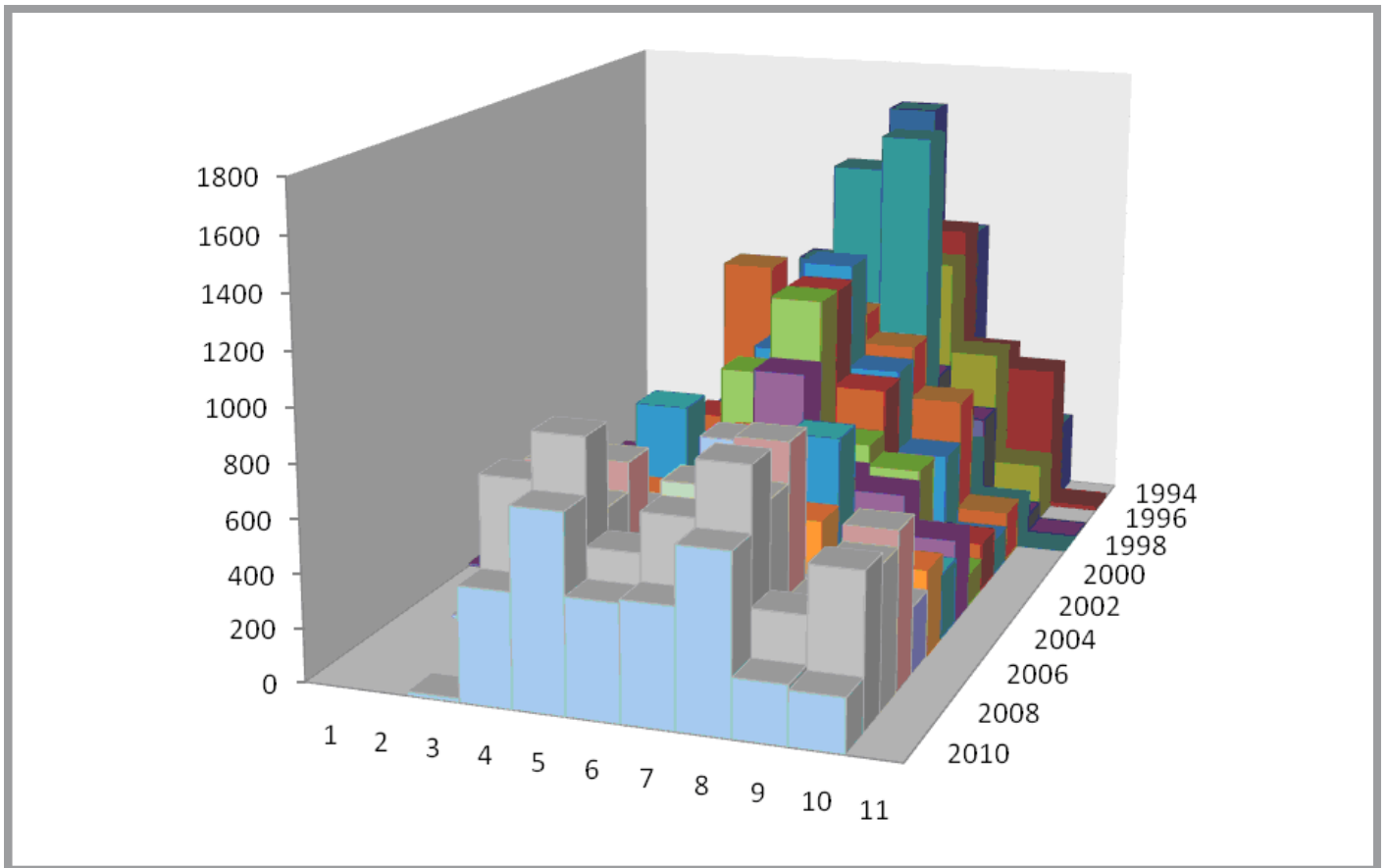
In 2010 lag de productie stevig onder die van 2009 (wat wel weer een uitzonderlijk goed jaar was). Met 3.128 starts zaten we net op 65% van het jaar ervoor. Ook 2007 en 2008 waren duidelijk beter voor de aantallen. Een reden voor het lagere aantal is onder meer het verregende najaarskamp.



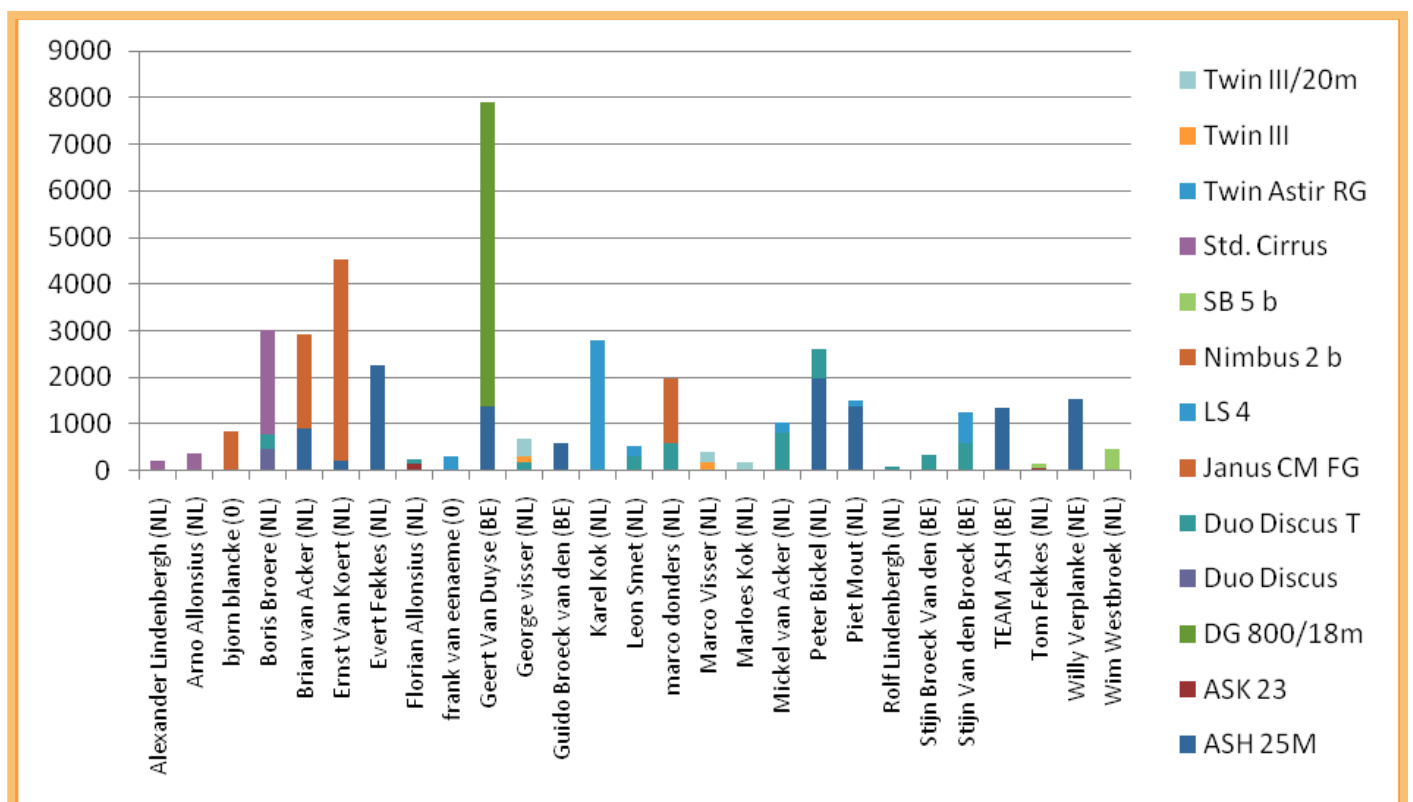
De gevlogen uren laten dan ook een daling zien: 655 uur. Dat is 80% van het jaar ervoor, dus de vliegduur heeft minder van het slechte weer te lijden gehad dan het aantal starts.



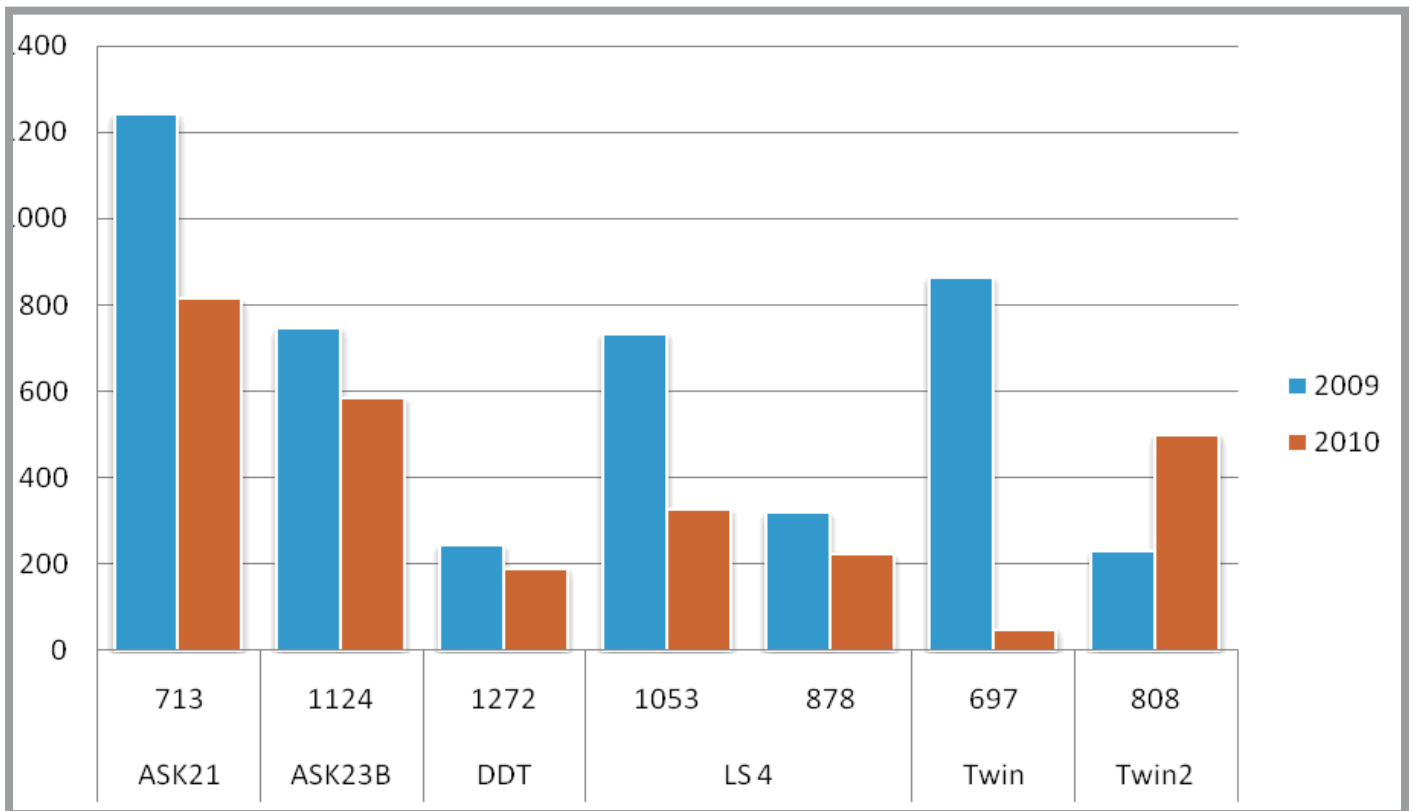
De startproductie per maand over de afgelopen jaren: hier is goed te zien dat het seizoen over alle maanden van 2010 duidelijk onder dat van 2009 lag.



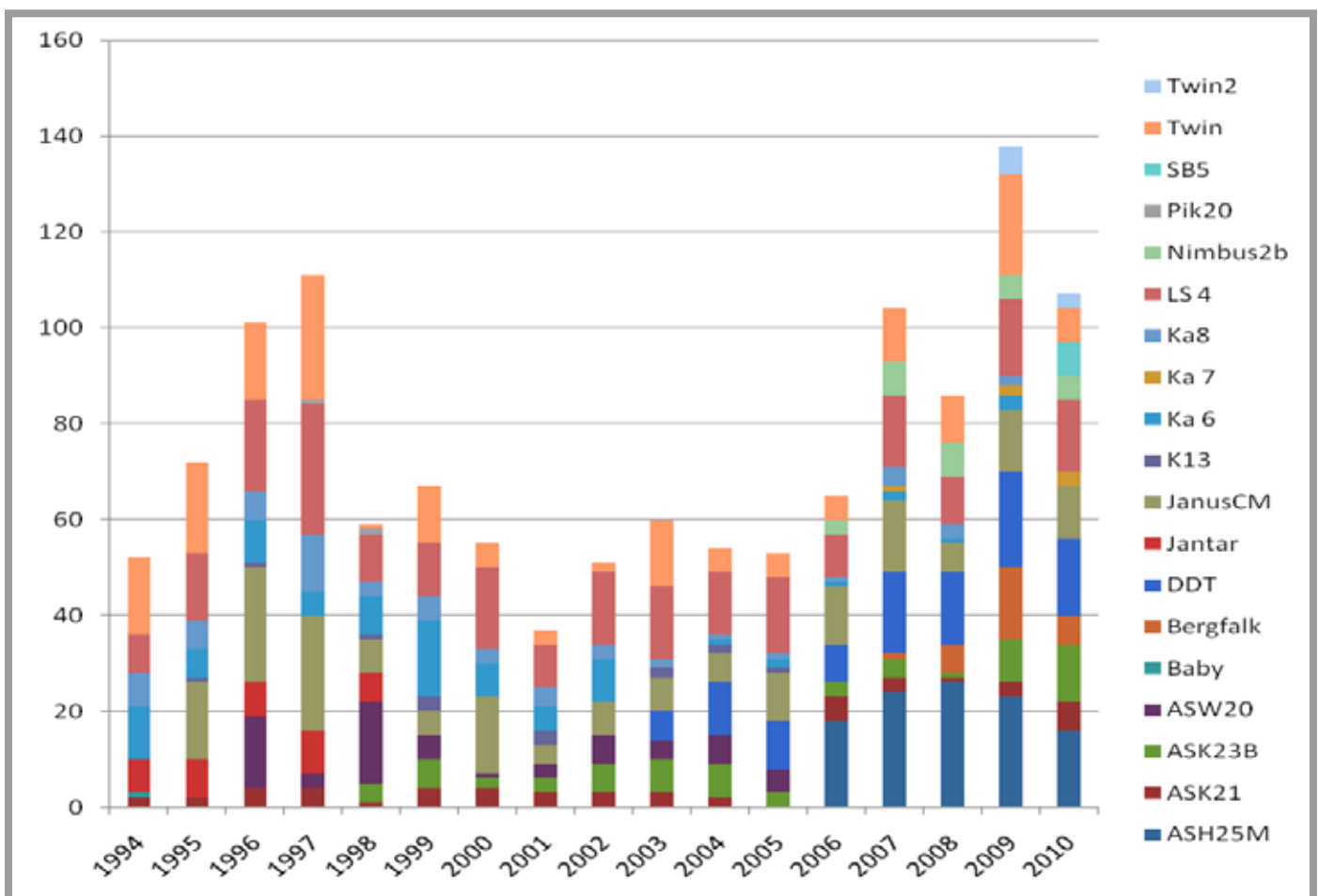
Het **overlandvliegen** ging prima in 2010: 151 overlands werden op de OLC gezet, voor 40.118 km. Dat is inclusief de de 6.550 km die Geert van Duyse in Namibië vloog in december 2009 (OLC seizoen 2010). Vanuit Axel is 15.216 km overland gevlogen volgens de OLC opgaven.



De **starts per type** geven een flink verdeeld beeld over de afgelopen twee jaar. De 1053 is flink minder gevlogen dan in 2009, ook de 21 laat een flinke terugval zien. De 697 is veel minder ingezet doordat deze wegens de verkoop buiten gebruik was gesteld.



Het aantal duurvluchten (langer dan 2 uur) ziet er als volgt uit over de afgelopen jaren:



Soort	Aantal	Duur	Gemiddeld
Totaal	3128	1297	0:25
Club	274	177	0:39
Passagier	415	76	0:11
Instructie	930	352	0:23
Solo	1274	568	0:27
Met EZAC lid	235	1229	0:31

Vliegtuig	Aantal	Duur	Gemiddeld
PH-878	224	92:12	0:25
PH-1053	327	148:09	0:27
PH-1124	584	178:44	0:18
PH-1272	189	140:58	0:45
PH-713	813	178:44	0:13
PH-697	48	9:52	0:12
PH-808	499	107:13	0:13

PH-812	49	42:28	0:52
PH-1386	94	48:07	0:31
D-KPRW	32	82:16	2:34
OO-ZOT	28	67:36	2:25
PH-1291	8	18:33	2:19
PH-314	38	14:34	0:23
D-9359	41	33:46	0:49
Overig	154	133:56	0:52



## Mei-Kamp 2011 met Super weersomstandigheden.

door Peter Smet

De eerste week van mei vond het, inmiddels traditionele, voorjaarskamp plaats. Onder leiding van Dick Westbroek en Peter Smet.

Ik heb al heel wat meikampen 'gedraaid', maar weersomstandigheden als deze heb ik nog niet eerder meegemaakt: elke dag zon, maar niet te warm en niet teveel wind, die ook nog redelijk constant was. En, last but not least: het was een aantal dagen behoorlijk thermisch.

Volgens Dicky was 2 jaar geleden ook erg goed ik was er toen niet bij) maar het blijven uitzonderingen. Ondanks het voorspelde goede weer hadden zich verhoudingsgewijze weinig deelnemers aangemeld. Waarbij een duidelijk onderscheid is te maken tussen deel 1, de eerste drie dagen van de week (15 man), en deel 2, de laatste twee dagen (20 man). Met name het aantal DBO-ers was opvallend weinig. Reden van het verschil tussen deel 1 en deel 2: er werd gesleept de laatste twee dagen. Evert Jan Zwolsman van Eindhoven kwam slepen met een Pawnee.

Een paar cijfers uit dit kamp:

234 starts, waarvan 52 sleepstarts, 175 uur gevlogen, ofwel gemiddeld 35 uur per dag en 1.825 overlandkilometers. En dat in een meikamp! Mooi gevlogen in een goede sfeer. Iedereen was vooraf ingedeeld voor de kadertaken, ook Titus, betrouwbaar als altijd met de boodschappen, en ook voor het koken waren in een vloek en een zucht de vrijwilligers geregeld. Dank aan de kooksters en kokers en speciaal aan hen, die niet zelf vliegen!

We proberen altijd iedereen maximaal aan vliegenot te helpen in een evenredige verdeling. En dat is denk ik ook wel redelijk gelukt. Ik meldde al eerder, dat er nagenoeg geen DBO-ers waren en ons nieuwe lid Petrus van Acker bijvoorbeeld was in no time weer solo! Maar het was misschien maar goed, dat er niet teveel DBO-ers waren, want de 808 was nog niet vlieggereed. Daar moest nog het nodige aan gebeuren qua polijstwerk en nog wat dingen. Veel waardering voor Dicky & Co (Yorrit, Bram, Leander en Joost Lindenbergh), die er 's avonds nog regelmatig mee aan de gang gingen. En natuurlijk met dank aan Eric van Geetsum, die vrijdags de keuring kon doen. In die tussentijd mochten we gebruik maken van de YN, waardoor we volle bak DBO-vluchten en VVO-vluchten konden maken. Dank aan de YN-club!

Meest opvallende zaken:

Sjors Visser heeft zijn 1<sup>e</sup> overland gemaakt. Op LS-4. En meteen een hele goede: Axel, Ursel Kortrijk, Tournai v.v.. 225 km. Samen opgevlogen met Wim Westbroek op de SB-5. Beide prima uitgevoerde overlands! Marloes heeft twee overlandvluchten

meegemaakt, naar Maubeuge en terug met Dicky en naar Den Bosch en terug met pa Karel. Ik weet uit ervaring dat dat topmomenten zijn in het leven van een vader en zijn dochter! Na enkele mechanische problemen kon Raymond eindelijk met zijn ASW-15 de lucht in! Een mooie belevenis. Etiënne is twee keer met zoon Bjorn overland geweest! Krijgt hij toch nog de smaak te pakken? En ook Titus heeft zeker één hele lange ruim lokale vlucht gemaakt en nog een paar uur links en rechts gevlogen.

En, gegeven de bezetting kon dat, zijn, elk op een aparte dag, Dicky en ik ook overland geweest. Heerlijk! Maar iedereen heeft behoorlijk wat uren kunnen vliegen. En dan werd er ook nog gesleept! Een Pawnee met Evert Jan Zwolsman aan het roer is een garantie voor vakbekwaam slepen. Er waren voor ca. 60 starts inschrijvingen. Daarvan zijn er 52 gemaakt. De kosten bleven dankzij enige sponsoring van onze sleepvlieger binnen de perken. Dank!

Misschien wat veel meldingen over het overlandvliegen in dit stukje, maar mensen, dat is toch ook het mooiste avontuur, dat er is! Maar natuurlijk is elke vlucht er één op zich en kun je altijd genieten van onze mooie sport, in welke fase je ook bent!

Kortom: het was een 'whow'-kamp!

## Solo Is4 in het meikamp!!

door Yorrit van Laere

Op mijn eerste kampdag mocht ik met een Is4 vliegen. Iedereen bleef weg dus ik dacht dit gaat hem meteen worden. Dat was hem dus niet helemaal gelukt. Ik stond weer beneden binnen 9 minuten met een mooie landing. 'S avonds was het gelukkig wel gelukt en heb ik na 5 pogingen toch nog 3 kwartier gevlogen.



# Moy Fa



Akuen en Mary Liu

Kerkdreef 10, 4571 GJ Axel

**Tel.** 0031 (0)115 56 24 95

**Fax** 0031 (0)115 56 50 54

**E-mail** [info@moyfa.com](mailto:info@moyfa.com)

**Internet** [www.moyfa.com](http://www.moyfa.com)

(maandag gesloten)



