

1:1 Zweefvliegen

De meesten zullen mij wel kennen, maar sommigen van jullie zullen zich wel afvragen wie ik ben, want ik ben al een hele tijd niet meer op de club geweest. Dus laat ik me even voorstellen.



Ik ben Marco Nierop, en ben al zo'n 25 jaar lid van beaufort 7.. alleen de laatste jaren is de modelvliegactiviteit op een ietwat laag pitje komen te staan, maar ben nog wel erg actief in de vliegerij.. Ik vlieg namelijk ook 1:1 zweefvliegtuigen bij Zweefvliegclub Den Helder en dat heeft de laatste jaren de prioriteit gekregen boven het modelvliegen. Het leek mij leuk jullie hier eens wat meer over te vertellen, wat

er zo bij komt kijken, en wat we allemaal doen bij de ZCH. Ik zal het niet ontkennen, ik hoop natuurlijk jullie een beetje enthousiast te maken en eens bij ons te komen kijken en misschien een startje te maken. Cheval Robert en Lex de Boer zijn jullie al eens voor gegaan ☺

Zweefvliegclub Den Helder heeft een leuk veld niet zo ver van ons modelvliegveld, in de buurt van Slootdorp in de wieringermeer.. voor de TomTom bezitters, het adres is Ulkeweg 25, Slootdorp ☺, bij het veld staat een vrij nieuwe hangaar met alles er op en er aan, kantine met veel bier lekkere koffie en voor de lekkere trek kan er een frietje of een portie bitterballen gebakken worden. Naast de hangar is er een ruime parkeergelegenheid en een kleine camping voor gastvliegers.

De hangar is een ruimte van ongeveer 30x30 meter waar de hele clubvloot gemonteerd in gestald kan worden, en dan is er nog ruimte oer voor enkele prive vliegtuigen, de startwagen ("blokkenwagen" genoemd bij ons) een grote trekker en 4 panda's waar we de vliegtuigen mee uit het veld slepen als ze geland zijn. Naast de vliegtuigstalling is er ook in de hangar een aparte ruimte voor de lieren, lierwerkplaats, een werkplaats voor houten vliegtuigen en een geconditioneerde ruimte om aan kunstovliegtuigen te kunnen werken. Ook is er nog een kamer voor de technici om de technische administratie te doen en klein technisch werk te kunnen verrichten, en een vergaderruimte.





De vliegtuigen brengen we omhoog mbv onze gloednieuwe 4 trommel lier, een beest van een lier met een 5 liter Volvo Penta dieselmotor er in met een automatische versnellingsbak. Op iedere trommel zit ongeveer 1200 meter kunststof kabel. Vorig jaar hebben we voor het laatst met staalkabels gevlogen, kunststof heeft de toekomst en de

ervaringen tot nu toe zijn zeer goed.

Het zijn dyneema kabels met een treksterkte van ik geloof 2500Kgf. 1000 kilo sterker dan de staalkabels die we vroeger gebruikten. Het grote voordeel is dat deze kabels erg licht zijn, waardoor een zweefvliegtuig niet meer die honderden kilo's kabel mee omhoog hoeft te slepen, omdat ze zo licht zijn staan de kabels tijdens een lierstart ook bijna recht onder het vliegtuig, in plaats van in een mooie boog zoals we met staalkabels gewend waren. Al met al komen we hierdoor zowat honderd meter hoger dan voorheen met onze oude lier. 500m ontkoppelhoogte is nu vrij normaal geworden. 100 meter extra betekent al gauw een minuut of twee drie langer vliegen.

Ons veld is 1000 meter lang en ongeveer 150 meter breed, waarover we dus ongeveer 900 meter lierkabel kunnen uitrijden. Het is 1 groot grasveld wat goed wordt bijgehouden met maaien, we kunnen dus bijna overal landen, ruimte genoeg.



De clubvloot bestaat uit 3 tweezitters, een ASK21, en 2 ASK13; 2 overgangstrainers, waar leerlingen hun eerste solo vluchten op vliegen, de ASK23, nog een eenzitter voor wat meer gevorderde solisten, een Astir Jeans, twee prestatie vliegtuigen, een ASW24

(standaardklasse, 15 meter spanwijdte zonder flaps) en een DG202 17 meter (open klasse 17 meter spanwijdte met flaps). Naast deze toch wel mooie clubvloot zijn er diverse leden, of groepjes leden met een prive vliegtuig.. en sinds vorig jaar heb ik samen met een goede vliegmaat van mij ook een eigen zweefvliegtuig gekocht.. Een Mini Nimbus, gebouwd in 1977. Toentertijd door een wedstrijdvlieger gekocht, in 1989 over genomen door de vorige eigenaar, en sinds vorig jaar van mij en mijn maatje.





De Mini Nimbus is wel een bijzonder apparaat, de prestaties zijn uitstekend (kom ik nog op terug) hij heeft flaps, en een heel bijzonder remklep systeem.

Normaal gesproken komen er aan de bovenkant vertikaal een stel panelen naar boven waarmee de lift verstoord wordt en de weerstand verhoogd, bij de Mini Nimbus is dat anders.. Eerst komen er aan de

achterkant kantelkleppen uit de vleugel, maar als je de klephandel doortrekt gaan ook de flaps nog eens 20 graden verder naar beneden. Gevolg is dat een aan de achter rand van de vleugel een enorme plaat zo'n 45 graden gekanteld staat. Dit geeft zoveel weerstand dat al zet je de Mini Nimbus vertikaal op zijn neus, de snelheid nooit hoger wordt dan zo'n 110 a 120 km/u.

Ik heb het al een paar keer geprobeerd, en dit werkt fantastisch om perfecte doellandingen te maken. Hoog op final, en dan alles er uit, neus naar voren en met de stuurknuppel stuur je de kist gewoon naar waar je hem hebben wilt.

Maar goed starten en landen dat is natuurlijk leuk, maar waar het om gaat is het thermiek vliegen hoogte winnen en dan op pad, afstanden afleggen. De grootste afstand die ik ooit heb afgelegd is ongeveer 320km, vorig jaar vanaf een vliegveldje in Duitsland, Uelzen, op de Luneburgerheide (ex-) militairen weten dan wel waar ik het over heb ☺



Als ik gestart ben zoek ik dus eerst een goede thermiekbellen op, meestal aangegeven door van die bloemkoolwolkjes scherp afgetekend tegen een strak blauwe lucht, met donkere vlakke onderkant.. dat zijn de beste. In meteotermen worden dat cumulus wolken genoemd, op het moment dat ik dit schrijf . donderdag 16 Augustus, zijn deze ook volop aanwezig..



maar sommige groeien uit tot kleine felle regenbuitjes. In Nederland zijn thermiekbellen van 1 tot 2 m/s vrij normaal, maar soms komt het voor dat er bellen staan van 4 meter per seconde of meer!.. nou dan is het feest hoor!.. Als dan ook de wolkenbasis (de onderkant van de wolken) op 1000m of hoger hangt, dan kunnen we met een gerust hart overland...Overland?.. ja overland.. dat is de term die we gebruiken als



In de week van 4 Augustus t/m 11 Augustus, dit jaar heb ik meegedaan aan de nationale Juniorenwedstrijden, en ben daar zowaar vierde geworden. Een erg leuke en leerzame ervaring moet ik zeggen. Er waren 12 echte junioren (jonge vliegers tussen de 20 en 26 jaar) en ik.. Het woord Junior slaat namelijk op de

wedstrijd ervaring, iedereen die nog nooit een wedstrijd heeft gevlogen, mag meedoen.

Link: <http://www.venlosezweefvliegclub.nl/njw2007/> (veel foto's!, uitslagen, en de opdrachten)

Het wedstrijdvliegen gaat ongeveer zoals bij het zeilen, door de wedstrijdleiding wordt een route uitgestippeld door in een bepaalde volgorde keerpunten uit te zetten. Er is een startlijn en er is een finishlijn waar je overheen moet vliegen, dit zijn denkbeeldige lijnen die in de GPS vluchtreorders geprogrammeerd kunnen worden, we noemen dit loggers. Een logger legt elke 4 seconden de GPS coördinaten, hoogte en tijd vast in een geheugen, op deze manier kun je middels speciale software precies nagaan wat iemand heeft gevlogen, hoe snel en hoe hoog, waar hij thermiek heeft gevonden, hoe vaak iemand heeft gedraaid enzovoort.. Deze loggers worden nadat de vliegers geland zijn uitgelezen op de computers van de wedstrijdleiding die dan met speciale software precies kunnen bepalen wie de wedstrijd het snelst heeft gevlogen... 1 verschil met zeilen is dat een vlieger zelf mag bepalen wanneer hij gaat starten vanaf het moment dat de wedstrijdleiding de startlijn opent. Dit is omdat we natuurlijk omstebeurt worden opgelijerd en niet allemaal tegelijk over de startlijn kunnen gaan.

Voordat de startlijn opengaat, zoeken alle wedstrijdvliegers thermiek in de buurt van de startlijn en proberen zo hoog mogelijk te komen, want hoe hoger je zit, hoe meer afstand je kunt afleggen voordat je weer moet thermieken om hoogte te winnen. Eenmaal over de startlijn is het zaak zoveel mogelijk en zo hard mogelijk rechtuit te vliegen, want draaien om hoogte te winnen is snelheidsverlies. Het principe is dus heel simpel, wie het traject het snelste heeft afgelegd, die heeft gewonnen.



Maar zo simpel is de praktijk echt niet hoor, tijdens de vlucht moet ik voortdurend het weer in de gaten houden, waar ontstaat de thermiek, waar vliegen de andere kisten, kan ik nog een bel verder of moet ik deze

al pakken.. neem ik de linker wolkenstraat of de rechter, ga ik eerst het keerpunt rond en dan weer thermieken of doe ik dat nu alvast...Nee, echt eenvoudig is het niet.



Het leukste van een wedstrijdvlucht vind ik het finishen, want dan ga ik echt gebruik maken van de prestaties van de Mini Nimbus. De laatste wedstrijddag was een leuke vlucht, het laatste been was 20km lang en bij het laatste keerpunt zat ik op zo'n 820 meter. De final glide computer gaf aan dat dit al voldoende was om niet meer te hoeven draaien. Ik heb dat laatste been daarom in 1

steek terug gevlogen, en naarmate ik dichterbij het veld kwam had ik steeds meer hoogte 'over' en kon ik steeds harder en harder gaan vliegen. Op het moment dat ik over de finish scheurde vloog ik 200km per uur! Op zo'n 100 meter hoogte...Dat is echt kicken hoor! Dan optrekken, wiel uit flaps in de landingsstand, nog een klein circuitje en landen..

Hieronder de link naar mijn vlucht die ik online heb gezet:

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/flightinfo.html?flightId=1545494967>

De paarse lijnen geven de route aan, de kronkelige blauwe lijn wat ik heb gevlogen, onder het kaartje zie je het barogram, ofwel de hoogte uitgezet tegen de tijd.

Dit ging dan over een geslaagde wedstrijddag, waarbij iedereen weer op het thuisveld is terug gekomen maar er zijn ook dagen dat ik op pad ga, het weer verandert en de thermiek er mee ophoud. Als ik dan niet in de buurt van een vliegveld ben, dan zal ik de Mini Nimbus toch ergens neer moeten zetten..

Wat ik dan doe is op een hoogte van zo'n 400 meter zoek ik een geschikt landingsveldje uit, en blijf daar in de buurt nog thermiek zoeken, als ik dan geen thermiek meer kan vinden, en gezakt ben tot 300 meter, vlieg ik nog 1 of 2 keer over het veld om te kijken of er geen obstakels zijn waar ik rekening mee moet houden (hoogspanningsleidingen, windmolens, greppels, hekken.. dat soort dingen..) op 200 meter doe ik mijn wiel uit en zet ik de kleppen in de landingsstand, en vlieg dan een circuit, zodanig dat ik het veld altijd in zicht hou, en maak een mooie landing in het veldje dat ik heb uitgekozen.



Als ik dan geland ben en alles is OK, dan bel ik de ophaal ploeg op om te melden dat ik 'buiten' sta, geef de GPS coördinaten door, en kan de ophaalploeg met TOMTOM op pad met de aanhanger.

Dit is me dit jaar al 2 keer overkomen. 1 keer in een glooiend bietenveld in Duitsland, op zich prima geland, maar om de kist weer uit de akker te krijgen had toch wel wat voeten in de aarde (letterlijk). De tweede keer was tijdens de wedstrijd, ik heb de Mini toen in de buurt van Helden (Limburg) in een prachtig kort gemaaid grasveld neergezet, dat ging een stuk makkelijker.



Overlandvliegen is wat zweefvliegen zo leuk maakt en wat zweefvliegen ook leuk houdt. Het leren zweefvliegen is op zich ook een belevenis hoor, en daar is de Wieringermeer zeer geschikt voor, maar voor het overlandvliegen moet de ZCH het hebben van de vakanties, de kampen in Duitsland, want vanuit de Wieringermeer is het moeilijk overlandvliegen omdat we opgesloten zitten door de Noordzee, IJsselmeer en Waddenzee (Op water kun je niet landen, en boven water meestal geen thermiek), en in het zuiden mogen we ook niet komen door de aanvliegebieden van Schiphol. We hebben in de Kop van Noordholland dus maar een klein hoekje waar we vrijuit kunnen zweefvliegen, zonder hoogtebeperkingen. Gelukkig is de ZCH erg actief, en worden er regelmatig kampen georganiseerd, zeker 2 keer per jaar gaan we met de vliegtuigen naar Duitsland, of het zuiden van het land, om daar overland te kunnen vliegen en prestaties neer te zetten. Dit zijn altijd erg gezellige vakanties. Daarnaast worden er door individuele leden ook wel uitstapjes georganiseerd. Bv naar Hoogeveen of naar Salland.



Als het seizoen ten einde is, zo ongeveer halverwege Oktober, dan gaan alle vliegtuigen uit elkaar, en worden ze in de hangar onderhouden, schoongemaakt en waar nodig gerepareerd. Voor moderne kisten betekent dit vooral de buitenkant poetsen met autowas, de stuurstangen een beetje

smeren, de cockpit uitzuigen, instrumenten controleren, cq ijken indien dat nodig is. We hebben een erkende technicus op de club die BVL (Bewijs van luchtwaardigheid) inspecties mag uitvoeren en BVL mag verlengen. Daarnaast wordt er ook onderhoud gepleegd aan het rollend materieel zoals de lier en de trekkers. Dit allemaal zodat we het volgende seizoen, wat meestal half April weer begint, weer met een perfecte vloot en materieel aan de slag kunnen.

Ik hoop dat ik met dit verhaal jullie een beetje enthousiast heb kunnen maken voor het zweefvliegen, voor meer informatie en nog meer foto's raad ik jullie aan eens een kijkje te nemen op onze website:

<http://www.zweef.nl/>

of beter nog.. kom eens een keer langs! Als om 3 uur zondagmiddag het modelvliegen is gestopt, zijn wij nog volop aan het vliegen bij de ZCH!, vanaf het modelvliegveld is het 10-15 minuten rijden naar Ulkeweg 25 Slootdorp.

Wat modelvliegen betreft, ik heb weer wat in aanbouw (Fascination, hiernaast) en kom binnenkort weer vliegen! Ik ben wel helemaal over op electro hoor, geen gezeik met herrie, geen vieze vingers door brandstof, geen gedoe met afstellen van een motor, want dat was ik toch wel zat moet ik zeggen. Op internet heb ik al kisten gezien van 2 meter spanwijdte op electro, en de prijzen van motoren en lipo accus worden ook steeds aantrekkelijker.



Duszz.. Ik zie jullie binnenkort weer op de vliegclub!

Groeten,

Marco