

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

18de jaargang - nummer 69
januari - februari - maart 1997

verantw. uitg.: S. Vander Veken,
Baarle-Frankrijkstraat 24,
9830 St-Martens-Latem

kantoor van afgifte Gent X

ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01



Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Stéphane Vander Veken
Baarle-Frankrijkstraat 24,
9830 St.-Martens-Latem
tel.: (09) 282 41 53

Redactieteam:

Ary CEELLEN
tel.: 00 31 (40) 251 24 84
fax: 00 31 (35) 525 95 05
René PAREDIS
tel.: (089) 85 71 33
Peter MULLAERT
tel.: (09) 221 31 57

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:

George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
tel.: (03) 322 16 04
fax: (03) 366 24 06

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
068-2033341-54 ten name van v.z.w.
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

kantoor van afgifte Gent X

18de jaargang - nummer 69
januari - februari - maart 1997

INHOUD

Redactioneel	2
Symposium	2
Luchtruim	15
ZweefvliegtuigvARYa	17
Zweefvliegtuignieuws	19
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (deel 17)	20
Het hoekje van de boekenvreter	24
Donder en bliksem	25
Een brug te ver, een veld te dicht	26
Restauratie Rhönlerche	28
Clubnieuws	31
Wedstrijdnieuws	32
Evenementenkalender	34
Sportcommissie 3.12.1996	34
Mededelingen en service	36

Ran dit nummer werkten verder mee:

M. Aerts, L. Beerts, S. Bovin, K. Evens, T. Lens,
G. Sergeant, K. Vandewalle, J. West

Foto's symposium:

Ad De Bakker

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

Teksten en foto's voor volgend nummer worden
verwacht **vóór 20 mei 1997** op het redactieadres.

Foto cover: Formatievlucht (foto Bart De Keersmaecker)

REDACTIONEEL

Traditiegetrouw is het maartnummer van Ligablad een symposiumnummer. Voor wie er was een geheugensteuntje, voor de afwezigen een zo volledig mogelijk overzicht van wat ze gemist hebben. En er was dit jaar heel wat te horen en te zien!

Stilaan denken we eraan om de lay-out van onze omslagpagina te moderniseren. Heeft er misschien iemand een leuk ontwerp klaar? Alle suggesties zijn welkom.

Wij zoeken nog altijd medewerkers, o.a. om eens iets te laten horen vanuit de clubs. Van bepaalde wedstrijden kregen we vorig jaar niet eens de resultaten toegestuurd, laat staan een kort verslag. Ik weet wel dat sommige competities letterlijk in het water gevallen zijn, maar twee woordjes op papier zou toch leuker zijn dan helemaal niets.

Aan allen vele mooie vluchten in het nieuwe seizoen!

Stéphane

OPGELET !

VANAF 1 MEI 1997 HEEFT HET LIGASECRETARIAAT EEN NIEUW ADRES!

TERMIKKELAAN 9
2530 BOECHOUT
TELEFOON: (03)454 33 34
FAX: (03)454 33 88
E-MAIL: lvzc@snv.be

SYMPOSIUM

Zoals gewoonlijk kon de Ligablad-redactie een groot deel van het Symposium-gebeuren reconstrueren aan de hand van bandopnames en inzendingen van sprekers. Waarschijnlijk zijn er toch nog enkele leemtes gebleven. Sorry!

ACCIDENT/INCIDENT RAPPORTERING

Theo Lens stuurde ons zoals gewoonlijk een schriftelijk verslag van zijn uiteenzetting. Ziehier de integrale tekst.

Op de jaarvergadering voor instructeurs tijdens het symposium werden de 18 accident/incident-meldingen 1996 toegeelicht. De meeste meldingen betreffen bijna-ongevallen of ongevallen met lichte tot ernstige materiële schade. Met uitzondering van het lierstart-ongeval met dodelijke afloop viel er geen persoonlijk letsel te betreuren.

1) Schade aan K7 bij vliegveldlanding

Piloot met 350 uur ervaring vliegt luchtdoop vanop de achterste zitplaats. Maakt een normaal circuit om te landen op

een grasstrook naast de betonpiste; hij moet daarbij een dwarse betonnen taxiway overvliegen. Hij wil zo kort mogelijk achter deze taxiway landen en heeft dit slecht ingeschat. In de eind-nadering komt hij te laag. In plaats van de remkleppen te sluiten, trekt hij aan de stuurknuppel, waardoor de staart van de K7 de scherpe betonrand van de taxiway raakt. Schade: bevestiging stabilo en richtingsroer losgekomen.

2) Schade aan Ka6E bij buitenlanding

Piloot 70 uur ervaring en 10 uur op dit type bevindt zich op een thermiekrijke dag op 15 km van het vliegveld. Is nochtans niet overland. Het is al 18:30 uur en als hij nog 800 m hoogte heeft, besluit hij bij afzwakende thermiek terug te keren naar het vliegveld. Op 6 km van het vliegveld heeft hij nog 350 m hoogte met een buitenlandingsveld in zicht. Hij probeert een vermeende thermiekbekel krampachtig te centreren, maar komt uiteindelijk op 200 m hoogte terecht en het eerst gekozen veld blijkt mede door een hoogspanningslijn niet meer bereikbaar. Hij maakt dan een geïmproviseerde buitenlanding in een klein graanveld met de wind in de rug. De Ka6 maakt een grondzwaai met breuk van de staart tot gevolg.

Conclusie: heeft zich door het goede weer laten verleiden en is te ver gegaan; laattijdige veldkeuze; piloot vliegt te weinig; slechts 10 à 20 starts per jaar.

3) Kopsteun ASK 21 vat vuur

Toestel staat klaar in piste en wacht opsleept af. Beide piloten gespen naast toestel parachute aan; de cockpitkappen zijn opengeklapt. Plots komt er rook uit het toestel: de hoofdsteun van de tweede zitplaats staat in brand. Alles kan snel geblust worden; er is een inbranding zo groot als een twintig frankstuk. De voorste kap vormde een brandpunt op de kopsteun die op minder dan 1 minuut vuur vatte. **Conclusie:** op zonnige dagen voorzichtig zijn met dit type toestel. Zelfde probleem is ook gemeld bij een ASW 27. Ook de handleiding van de Club-Libelle waarschuwt voor dit gevaar.

4) ASW 15 veroorzaakt driemaal bijna-botsing

Piloot van een Blanik bevindt zich in een pomp en ziet ASW 15 plots op zich afkomen. Er volgt geen koersverandering van de ASW 15 en de Blanik kan nog juist wegduiken. Op dezelfde dag moet ook een Ka 8 wegduiken om de ASW 15 die een thermiekbekel aanvliegt te ontwijken. De piloot zegt dat hij niets gezien heeft. Een week ervoor heeft een ASK 21 ook gemeld dat deze piloot met de ASW 15 hem in een thermiekbekel de weg afgesneden heeft. Ervaring: 70 uur.

Conclusie: duidelijk gebrek aan look-out in de vlucht. Piloot moest twee dubbels maken en was daarover zeer verontwaardigd; is nadien niet meer komen opdagen.

5) Aerotow-upset door ASW 15

Piloot: ervaring 71 uur; 5 uur plastic; 54 min. op dit type. **Meteo:** wind 15 à 20 knopen en cross op de piste. Moeilijke start door hevige turbulentie. De sleep verloopt moeizaam; veel overcorrigeren door zenuwachtigheid. Op 500 meter geeft de sleper teken om los te koppelen. De piloot van de ASW 15 vindt de gele knop niet onmiddellijk en plots schiet de ASW 15 steil omhoog. Hierdoor wordt de staart van het sleeptoestel omhoog getrokken; het sleeptoestel duikt plots weg en is oncontroleerbaar; door de grote kracht op de kabel kan de sleeppiloot niet meer ontkoppelen. Gelukkig schiet op dat ogenblik de kabel los: de kabel is uit de kabelklem, waarmee het kabeluiteinde aan de ringen vastzit, losgekomen. Beide toestellen daardoor terug onder controle; kunnen veilig landen. Er is geen schade aan de toestellen.

Conclusie: te weinig ervaring om met dit turbulente weer solo te gaan op dit toestel. Piloot wist ontkoppeling niet staan: was onvoldoende gebriefd op dit toestel. Grondige briefing vraagt tijd; type-rating document gebruiken!

6) Start Janus met niet-vergrendelde remkleppen

Cockpitcheck normaal uitgevoerd. De aanloop van de sleepstart verloopt normaal en de Janus komt los van de grond. Plots neemt de snelheid niet meer toe en blijft rond de 100 km/h hangen. Het sleeptoestel raakt opnieuw de grond. Dan merkt de passagier dat de remkleppen open staan. Deze worden onmiddellijk gesloten en de sleep gaat rakelings over de bomen.

Conclusie: remkleppen waren niet vergrendeld. Piloot had moeten loskoppelen. Moet de startprocedure aangepast worden? Met de huidige procedure is er geen controle meer op het locken van de remkleppen. De raad van instructeurs zal zich hierover bezinnen.

7) Twin maakt zware landing

Meteo goed; piloot heeft 110 uur ervaring en 25 uur op dit type en vliegt met een luchtdoop. Volgens de piloot heeft hij bij de landing een bult op het veld geraakt, waarbij de beschermkap van het hoofd wiel in stukken sprong. Heeft verder geen schade vastgesteld. Volgens de instructeur is hij voor de piste geland in braakgrond met ernstige schade tot gevolg: ook wiel en ophanging beschadigd en barsten in de romp. Nochtans is men verder met het toestel blijven vliegen; pas een week erna werd de schade vastgesteld.

Conclusie: bij harde landing steeds goede controle uitvoeren. Bij enige twijfel altijd een bevoegd technicus raadplegen.

8) Schade aan Ka8 bij eerste buitenlanding

Piloot heeft 56 uur en maakt eerste overlandvlucht. Moet na enige tijd buitenlanden. Circuit en landing verlopen normaal. Tijdens het uitrollen raakt hij een voorwerp in het gras. Het betreft een grote aluminiumbuis van een beregeningsinstallatie. De neus van de Ka8 wordt ingedrukt; de schaats breekt en de stuurstangen zitten tegen het buitenwerk van de romp gedrukt.

Conclusie: heeft pech gehad. Beregeningsinstallaties zijn moeilijk zichtbaar in grasveld. Voorkeur moet gaan naar geploegde of ingezaaide akkers; grasveld is tweede keuze.

9) Breuk kielvlak Ka6 CR

Toestel wordt iedere vliegdag gemonteerd en gedemonteerd. Bij de grondcheck niets abnormaals vastgesteld. Na 3 lierstarts wordt het toestel gedemonteerd; men stelt een breuk vast aan het kielvlak. De plaats van de breuk is niet zichtbaar als het stabilo gemonteerd is. Bij de herstelling wordt vastgesteld dat de verlijming op enkele plaatsen onvoldoende was (er waren geen houtvezels verscheurd).

Conclusie: verlijming kan bij oudere toestellen problemen scheppen. Bij problemen deze toestellen volledig controleren (bijv. ook de vleugels).

10) Breuk hoogteroer Ka8

Tweede start van de dag verloopt normaal. Piloot merkt niets tijdens de vlucht en maakt een normale landing. Na de landing stelt men vast dat de linkerhelft van het hoogteroer er los bijhangt. Verlijming linkerkant torsieneus hoogteroer is volledig losgekomen; daardoor rib gebroken en dwarsspant. Het linker hoogteroer kan men onafhankelijk van het rechter bewegen. Ook hier werd vastgesteld dat de verlijming op vele plaatsen onvoldoende was.

Conclusie: zie 9).

11) Schade aan Astir bij grondtransport

Tijdens grondtransport naar loods met voldoende lange kabel, mindert de sleepauto vaart zonder te stoppen. Door het afhellende terrein houdt de Astir zijn snelheid en haalt de auto in. De tiploper maakt dit kenbaar aan de chauffeur, die snel en juist reageert door te versnellen en de afstand tussen beide te vergroten. Ongelukkig genoeg moet de sleepauto op dat moment stoppen voor een passerende vrachtwagen. De tiploper reageert door voor de vleugel te gaan lopen en de Astir zo af te remmen. Hij slaagt er niet

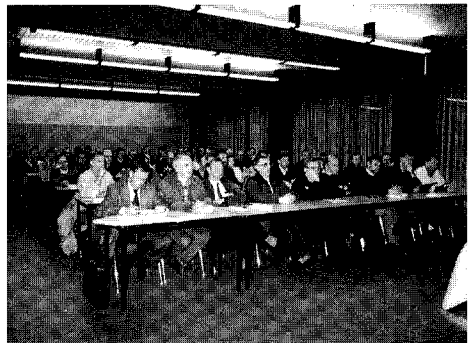
in hem volledig te stoppen en de vleugel raakt de auto-koffer. De vleugel is over 50 cm gespleten.

Conclusie: tiploper had met vleugeltip naar de wagen toe moeten lopen om botsing te vermijden. Bij hellend terrein moet er steeds een derde persoon meelopen aan de romp van het toestel.

12) Inspectieluikje romp Astir vliegt weg in vlucht

Tijdens external check van de Astir CS wordt opgemerkt dat het luikje slechts voor en achter afgeplakt is met ongeveer 10 cm tape. De piloot wordt hierop gewezen. Hij is nadien toch vertrokken zonder verder afplakken. Tijdens de vlucht trekt hij op in sterke thermiek en hoort hij plots een knal, gevolgd door sterk windgeruis. Hij landt normaal; het luikje heeft geen schade aangericht aan de staart van het toestel.

Conclusie: vergetelheid? verzuim? Het luikje zit slechts vast met elastiek en moet zorgvuldig afgeplakt worden: zelfde voorval heeft zich 10 jaar eerder ook al afgespeeld. Bij sommige types kan het paneeltje naar binnen schieten en in het ergste geval de stuurorganen blokkeren.



Vergadering instructeurs

13) Breuk remklepstang bij Blanik

Piloot (400 uur; 25 uur op dit type) maakt sleepstart met vlieggast. Na het loskomen voelt hij dat het toestel asymmetrisch vliegt. Door de crosswind merkt hij niet eerder op dat de rechterremklep open staat. De remklependel staat op dicht. Hij is reeds te ver om los te koppelen en recht door te landen. Gelukkig kan het sleeptoestel nog klimmen. Hij wordt door de radio verwittigd en brengt de Blanik terug in finale. Deze ontkoppelt en kan normaal landen. Oorzaak: breuk van de aluminium kop van de overbrengingsstang van de rechterremklep. 's Morgens heeft men een grondige check gedaan met positieve check van de remkleppen; er

hadden reeds enkele lesvluchten plaats gevonden zonder problemen.

Conclusie: deze plaats goed controleren bij jaarlijkse inspectie; toestellen steeds stallen met ontgrendelde remkleppen.(*)

14) Lierstartongeval met Club Spatz

Piloot (400 uur ervaring) maakt een lierstart. Het toestel komt normaal los van de grond. Na een steile start maakt het toestel plots een rotatie van 180° rond de topas. Het toestel stort neer vanop een hoogte van ongeveer 20 meter en komt ondersteboven op de grond terecht, met fatale afloop voor de piloot. Dit was de eerste start van de piloot op dit type sinds 10 jaar en de eerste start aan de lier met dit toestel. De klim was vrij steil, wat de gewoonte was van de piloot op een Ka8. Onderzoek door de coördinator technische controle wees uit dat het materiaal technisch perfect in orde was.

Conclusie: bij de steile lierstart is één vleugel overtrokken geraakt. I.v.m. veiligheid bij de lierstart wordt verwezen naar het Ostiv-rapport (zie vorig Ligabladd)

15) Botsing sleepvliegtuig en motorvliegtuig in finale

Pawnee komt landen na laatste sleep (met de kabel). Hij komt steil binnen in één grote bocht. Tegelijkertijd bevindt een Cessna 152 zich in een lange finale voor dezelfde piste. Aan de drempel van de piste zit de Pawnee juist boven de Cessna die op dat ogenblik voor hem onzichtbaar is. Op ongeveer 5 m boven de grond vindt de aanvaring plaats; een wiel van de Pawnee breekt door de plexi-kap van de Cessna en het kielvlak van de Cessna drukt een gat in het hoogteroer van de Pawnee. De Cessna kan onmiddellijk landen; de piloot van de Pawnee geeft vol gas en kan doorstarten om daarna een normale landing te maken.

Conclusie: steil binnenkomen met verkort circuit is zeer gevaarlijk (dode hoeken!). Reeds enkele ongevallen of bijna-ongevallen van dit type. Ook paradrop toestellen (bijv. Pilatus) kunnen zeer steile naderingen maken; in combinatie met zweefvliegen zeer duidelijke afspraken maken i.v.m. circuit.

16) Harde landing Ka8 bij vliegveldlanding

Piloot met 1 uur ervaring op dit type komt te laag in circuit bij turbulent weer en crosswind. In de zijwindbaan heeft hij rugwind en turbulentie (mede door een bomenrand). Bij het indraaien in finale verliest hij de controle over het toestel en in een paniecreactie duwt hij de knuppel voorwaarts. Hij komt hard en met grote snelheid op de beton naast de graspiste terecht. Dan stijgt hij terug op om 200 m verder op het

gras te landen. Cockpit en romp zijn beschadigd. Piloot was reeds 2 jaar solo maar vloog veel te weinig.

Conclusie: belang regelmatig vliegen bij beginners. Degelijke briefing geven bij crosswind.

17) ASK 13 kan niet ontkoppelen na sleepstart

Instructeur (600 uur) maakt zich klaar voor start met leering. Bij het aanspannen van de kabel is de ASK 13 over de kabel gereden; er heeft zich ook een lus gevormd. Bij het verder aanspannen is de kabel onder het wiel uitgesprongen en is de lus achter de transporthaak (eigenlijk sandow-haak) blijven hangen. De sleep verloopt normaal maar op 500 m hoogte blijkt loskoppelen onmogelijk. Dit wordt via de radio gemeld en de terugsleep wordt ingezet. Er wordt normaal geland achter het sleeptoestel. De sleper lost de kabel op de grond en pas dan komt de kabel aan de zwever los als de spanning wegvalt.

Conclusie: bruusk aanspannen kabel vermijden; sandowhaken hebben geen nut; beter afzagen; opletten bij terugsleep want kabel kan op elk moment toch lossen: lage finale vermijden en op kortere pistes zweeftoestel beter met de kabel laten landen.

18) Gat in cockpitkap van Twin

Piloot (80 uur en 15 uur op dit type) zit vooraan. Tijdens de landing meent hij een bonk gehoord te hebben achteraan bij de vlieggast(e). De landing was volgens hem normaal. In de achterste cockpitkap bevindt zich een gat zo groot als een hoofd, net boven de passagier. Oorzaak? Losslingerende voorwerpen? Passagier goed vastgemaakt? Harde landing? Kan kap uit zichzelf breken en dan nog wel in die vorm? Raadsel blijft onopgelost!

Uit de meldingen van 1996 werd besloten dat de look-out nog veel te wensen overlaat. Verder werd gesteld dat de gevorderde opleiding extra aandacht vereist; de opleiding stopt uiteraard niet na de eerste solo's. Tenslotte wensen wij iedereen mooie vluchten in '97 met veilige landingen en weinig A/I meldingen.

Theo LENS

(*) n.v.d.r. bij 13): de remkleppen van de Blanik staan, zelfs in vergrendelde toestand, normaal niet onder druk of trek. Er is nl. geen veerspanning. Dit type mag dus gerust wel met vergrendelde remkleppen gestald worden. De kop van de stootstang was gebroken bij de overgang tussen de vastzettingsmoer en de schroefdraad die lengteaanpassingen mogelijk maakt. Een voorafgaande partiële breuk kon bij de pre-flight check onmogelijk vastgesteld worden.

Bij nadere controle bleek de schroefdraad van de overeenstemmende stootstangkop van de linker remklep verbogen door drukbelasting. Wellicht was dit dus ook rechts het geval geweest. Beide stootstangen werden vervangen; de nieuwe door de fabriek toegestuurde koppen waren veel massiever dan de originele (2 x zo zwaar), hetgeen wellicht wijst op een door de constructeur gekende zwakheid in het oorspronkelijke ontwerp. Hetzelfde type stootstang-kop komt voor in alle stuurverbindingen van het toestel, o.a. voor het hoogteroer. Voorzichtigheid geboden!

COMMISSIE LUCHTRUIM

Luc Beerts gaf een "historisch overzicht" van de onderhandelingen met de overheid i.v.m. de versoepeling van de luchtruimbeperingen voor het zweefvliegen. Deze historiek zullen we waarschijnlijk in een volgend Ligablad herkennen. Elders in dit nummer staan de laatste berichten in dit verband.

TRAINING AND SAFETY PANEL MEETING

Ken Evens stuurde de tekst in van zijn mededeling over de Training and Safety Panel vergadering in maart '96 te Kopenhagen, waar Mark Huybreckx en hijzelf België vertegenwoordigden. Hieronder een samenvatting, aangezien een verslag reeds verscheen in LB 66.

Wat is TSP? Het is vergelijkbaar met onze Raad van Instructeurs, maar dan internationaal. Het doel van de TSP werkgroep is het maken en opvolgen van internationale richtlijnen i.v.m. opleiding en veiligheid. 3 dagen vergaderen samenvatten in 20 minuten is onmogelijk, daarom slechts de hoofdpunten.

1) Uniforme opleiding uitwerken:

- a) basisopleiding: dit blijkt redelijk eenvoudig. De leskaart van de Liga voldoet uitstekend;
- b) gevorderde training: hier komen teveel aspecten aan bod. De discussie hiervan werd voorlopig stopgezet.

2) Tolvluchttraining:

Engeland en Australië zijn voor trainingsballast in de staart en intensieve tovluchttraining, d.w.z. 5 toeren of meer. Dit stuitte op veel protest. Wat als men vergeet de gewichten te verwijderen? Opvallend: deze beide landen hebben het meest tovluchtongevallen ondanks de intensieve training. België heeft het laagste cijfer bij ongevallen van dit type.

Het verschil zit hem in de opleiding: Engeland en Australië maken de piloten gewoon aan de situatie tovlucht, België legt de nadruk op spinpreventie: trainen in de recovery bij aanvang van de autorotatie, dus voor de eigenlijke gestabiliseerde vrlle; als demonstratie 2 toeren in effectieve tovlucht. Dit werd algemeen zeer positief onthaald.

3) Aansluitend op de tovluchttraining:

Schleicher diende een voorstel in om de ASK 21 op een andere manier uit de tovlucht te halen. Het TSP verklaarde zich unaniem niet akkoord met deze nota: volgens JAR-22 moet elk toestel op dezelfde manier uit de tovlucht komen.

4) Lieren:

probleem: geen reglementering uitgezonderd bij de Belgen. Deze reglementering werd door Ken Evens naar het Engels vertaald. Bill Scull zal voor verdere verspreiding zorgen. De Duitsers hebben een systeem ontwikkeld waarbij de lierman automatisch de luchtsnelheid van het gelierde toestel doorgegeven krijgt. Interessant maar veel te duur.

5) Voorrangsregels in thermiek:

dit lijkt in sommige landen voor problemen te zorgen. Alle regels werden nog eens op een rijtje gesteld.

6) Ongevallenrapportering:

belangrijkste ongevalvoorzaak: tolvlucht op lage hoogte. Bij het lieren is er vooral het te steile optrekken bij de start, met een "high speed stall" als gevolg (zie ongeval Beernem).

7) Varia:

er werd verder aandacht besteed aan reddingssystemen (voorlopig beschikt enkel de Genesis over een dergelijk systeem), breuk van stuurstangen bij de Ka8 (oude knik > corrosie > breuk), landing in hoge gewassen, bij voorkeur rechtuit landen bij kabelbreuk, en een Zweeds programma voor ongevallenpreventie (de cartoons in dit verband zullen we in afleveringen in het Ligablad publiceren).

Om af te sluiten: TSP is zeker de moeite, ook voor de toekomst, aldus Ken Evens.

VERGADERING CHARRON

Eddy De Coninck leidde een bespreking over nieuwe punten in het Charron-reglement.

Een eerste punt was het probleem van het puntenoverwicht van de FAI-driehoek. Gezien de groeiende luchtruimproblemen werd er voorgesteld om een nieuw soort proef in te voeren, met dezelfde moeilijkheidsgraad en dezelfde punten per km als de FAI-driehoek, maar die toelaat een legale proef uit te schrijven zonder in bepaalde luchtruimgebieden te vliegen.

Het voorstel GO-plus (minimum 50 km, maximaal 6 benen met terugkeer naar het startpunt, in een voorafgaande volgorde te vliegen, waarbij op 3 van de keerpunten een FAI-driehoek te construeren valt met lengte groter dan 50% van de te vliegen km) werd grondig door de aanwezige sportcommissarissen besproken.

Uiteindelijk werd er besloten om voorlopig de volgende criteria toe te passen:

- 1) de clubs moeten bepaalde ontwerpen opstellen en ter homologatie voorleggen; deze ontwerpen moeten met de geest van de toegestane versoepeling overeenstemmen, en dus inderdaad dienen om een luchtruimprobleem te omzeilen;
- 2) de ingeschreven FAI-driehoek moet minstens 80% van de totale proef bedragen (i.p.v. de eerst voorgestelde 50%);
- 3) er wordt gestreefd naar een omzeiling die niet te dicht bij het startpunt leidt;
- 4) vóór de eindcontrole van de Charronwedstrijd zal er een vergadering komen van de Sportcommissarissen en Charronverantwoordelijken van alle clubs, om de eventueel ontstane problemen te bespreken.

Op het einde van het seizoen zal deze regeling opnieuw geëvalueerd worden.

Er volgde eveneens een heftige discussie wat betreft het toekomstige gebruik van GPS-gegevens voor vluchtevaluatie in het kader van de Charronbeker. Cruciaal was de vraag of men naast de IGC-goedgekeurde loggers (GNSS FR of Global Navigation Satellite System Flight Recorders) ook de gegevens uit niet gehomologeerde GPS loggersystemen (EW Logger, LX 4000 en 5000, enz.) kon aanvaarden. Niemand scheen echter enige ervaring te hebben met de goedgekeurde loggers, en de meningen bleven verdeeld over de overige, beter gekende systemen. Er werd dan ook besloten voorlopig alleen de IGC-goedgekeurde loggers te aanvaarden. Het probleem kan een volgend jaar opnieuw aangesneden worden.

De overige punten werden zeer snel afgehandeld: er werd besloten om voor de proef met het

hoogste puntenaantal in elke klasse voortaan eveneens een beker uit te reiken.

Tevens hield de Charronvergadering het gebruik van het nieuwe APS-fotoformaat in be- raad: het wordt niet verboden, maar wel afge- raden. Wie het ondanks alles wil gebruiken, kan gevraagd worden om in overeenstemming met de sportcode het bewijs te leveren van zijn vlucht; dit betekent eventueel openbreken van de cassette, wat verder gebruik van het nega- tief moeilijk, zoniet onmogelijk maakt. Ook hier dient opgemerkt dat de deelnemers aan de ver- gadering geen ervaring met het systeem had- den. [N.v.d.r.: het negatief kan wel via aange- paste (dure!) scanners op PC of TV bekeken worden, zonder de cassette te beschadigen. In elk geval heeft de IGC nog geen standpunt over het APS-systeem ingenomen, zodat het eigen- lijk in een reglementaire limbus vertoeft.]

VERGADERING SPORTCOMMISSARISSEN

Jos Aerts leidde deze vergadering. In afwezig- heid van de heer Catry, weerhouden door ziekte, besprak hij eerst kort de wijzigingen aan de General Section: het gaat hier vooral over enkele regels i.v.m. wedstrijden en Wereld Luchtvaartspelen, alsook een toevoeging over dopingcontrole volgens de lijst van het Internationaal Olympisch Comité.

In de Sectie 3 komen via Amendement 4 (AL 4) een heleboel wijzigingen i.v.m. GNSS FR. De Liga voorziet op termijn een opleiding voor sportcommissarissen wat betreft het gebruik van deze systemen.

Er komt een definitie van het ultralicht zweef- vliegtuig.

Voor de fotocontrole is een geknipt negatief niet langer noodzakelijk een ramp, op voorwaarde

dat kan vastgesteld worden dat de stukken in- derdaad samenhouden, en de sportcommissaris een verklaring hierover toevoegt.

Voor hoogtewinstrecords zijn GNSS FR gege- vens niet toegelaten, een baro blijft vereist.

De Wereldklasse wordt toegevoegd aan de FAI-klassen voor Wereld- en andere Kampioenschappen.

Sportcommissarissen mogen voor controle van bepaalde elementen van een proef terugvallen op gegevens van derden, zoals club-startlij- sten, registers van controletorens, verklaringen van getuigen, enz.

Tot zover de uiteenzetting van Jos Aerts, die gevolgd werd door een woordje van Eddy De Coninck over de Charronbeker.

In alle klasse werden er meer punten gevlogen dan vorig jaar. De inzet voor de beker stijgt nog steeds: er namen 11 piloten meer deel, maar er werden wel iets minder proeven ingezonden (-8). Het aantal geëvalueerde gevlogen km be- draagt 103 741. Er zijn slechts zeer weinig fouten vastgesteld: het reglement is blijkbaar nu beter gekend, daarom wordt het ook zo weinig mogelijk gewijzigd. Kleine correcties zijn wel nodig om de moderne technologieën te inte- greren.

Lijst van de fouten:

- een club plaatste afstand en duurvluchten niet op dezelfde diskette, wat voor de com- missie bijkomend werk opleverde;
- sommige piloten gebruikten ook nog oude formulieren;
- de GPS-codes voor buitenlandse vluchten werden nog niet door alle clubs binnenge- bracht. Dit jaar worden er geen proeven meer aanvaard waarvoor geen GPS-codes door de

GPS-commissie werden toegekend. Enkel de Liga-codes zijn geldig!

- een proef mag alleen getekend worden door sportcommissarissen of luchthavencommandanten, niet door instructeurs. Er worden geen handtekeningen aanvaard van directe familieleden in verticale lijn;
- motorzwevers: proeven werden afgekeurd omdat de baro geen motorlooptijd had aangegetekend. Check de werking van de toestellen!
- toestellen die vleugeltips kunnen dragen: indien het formulier niet uitdrukkelijk vermeldt "zonder tips", wordt de handicap met tips toegepast;
- één piloot heeft 4 i.p.v. 3 proeven ingediend. De vierde proef wordt niet geëvalueerd, ongeacht of het nu een betere is of niet;
- één piloot diende een niet ontwikkelde film in. Deze proef werd afgekeurd;
- één piloot is aangesloten bij twee clubs en dient bij beide clubs 3 formulieren in. De piloot moet kiezen!
- één piloot heeft een militair vliegveld gefotografeerd tijdens een optimax. De optimax werd geschrapt;
- één piloot vloog een proef met niet opgegeven keerpunten. De commissie besloot die als een optimax aan te rekenen, eigenlijk moest dit afgekeurd worden;
- ook bij de berekening van de optimax-proef gebeuren er nog fouten. De optimax begint onmiddellijk na het laatste geldige keerpunt van de opgegeven proef, niet na een foto van een willekeurig punt onderweg.

Daarop gaf Eddy een verslag van de vergadering van Charronverantwoordelijken (zie hoger).

HET NAMIDDAGPROGRAMMA

begon met een exposé van Julian West, houder van het diamanten/1 000 km brevet en van heel wat Britse motorzweverrecords, over golfvliegen.

Het is vooral het afstandsvliegen in de golf die hier aangesneden werd. Volgens Julian is dit niet moeilijker dan thermiekvliegen, maar hebben wij over het algemeen wel veel minder ervaring in golfvliegen, en kleine fouten kunnen aanzienlijk hoogteverlies tot gevolg hebben. Behalve "Practical Wave Flying" van Mark Palmer is er ook weinig bruikbaar over geschreven.



Gast spreker Julian West

Eerst enkele raadgevingen:

- 1) draag pels-gevoerde schoenen en dikke wollen sokken om de voeten warm te houden;
- 2) rotors zijn turbulent, dus span de gordels stevig aan en verwijder alle losse voorwerpen uit de cockpit;
- 3) om ijsaanslag binnenin de kap te vermijden, laat je best het zijvenstertje open, ondanks de koude;
- 4) zeer belangrijk: elke vorm van zuurstofgebrek stoot in belangrijke mate het beoordelingsvermogen. Boven 4 000 m of voor vluchten van meer dan 30 minuten tussen 3 500 en

4 000 m is gebruik van een zuurstofinstallatie een absolute noodzaak. Om een veilige landing te verzekeren, vooral indien men deze regel niet strikt nageleefd heeft, zou men steeds langere tijd beneden 3 000 m moeten verblijven of enkele minuten zuurstof ademen alvorens op circuit te gaan.

Toen volgden een reeks dia's die Julian steeds van een passende commentaar voorzag. Het begon met een illustratie van golven bestudeerd door Larson in Zweden. Golven worden veroorzaakt door een stabiele luchtlaag, zoals een inversie, die sterk oscilleren tussen twee minder stabiele lagen. Zij bewegen met dezelfde snelheid als de wind, maar in tegengestelde richting, zodat ze t.o.v. de grond stationair blijven. De amplitude, en dus ook de stijgsnelheid, is het grootst aan de top van de inversielaag, en vermindert traag naarmate men hoger gaat en sneller naarmate men lager is. Aan de stroomlijnen kan men vaststellen hoe de golf veroorzaakt wordt door de benedenwindse bergflank en hoe de lijn van beste lift in de primaire golf tegen de wind in naar voren leunt, omwille van de wrijving met de kam. De volgende golven ondervinden geen merkbare wrijving meer en vertonen bijgevolg verticale lijnen van beste lift.

Larson voerde geen metingen uit beneden de wolken, en zijn verticale plaatsing van rotors is betwistbaar. Normaliter steken de rotors niet uit boven het niveau van de kamlijn. De lage golfwolken zijn cumulusvormig en werden ten onrechte rotorwolken genoemd, omwille van de roterende beweging die ze lijken uit te voeren op versnelde filmopnames. Die rotatie is echter een illusie. Echte rotorwolken zijn fractocumuluswolken waarvan de rotatie met het blote oog zichtbaar is. Alleen de hoogste golfwolken

zijn gladde lenticularissen. Het is nooit aangeraden om in golfwolken binnen te vliegen, omdat ze continu verse vochtigheid toegevoegd krijgen en zware ijsaanslag op het zweefvliegtuig optreedt.

Met een diagram illustreerde Julian een typische golfvlucht: vliegtuigsleep, loskoppelen in de thermiek, in een rotor of rechtstreeks in de golf. Aan de voorzijde van een rotor zal de zwever heel eng moeten cirkelen of achtjes vliegen om de smalle, turbulente stijgzone niet te verliezen. Dan vliegt hij tegen de wind in tot hij de onderkant van de golfstijgzone bereikt. In de golf zal hij, zeker bij zwakke wind, zijdelings heen en weer moeten vliegen of achtjes draaien om niet voorwaarts uit het stijgsgebied te raken. Indien men de lift toch kwijtspeelt, is het waarschijnlijk omdat men door de wind naar achter geblazen werd, dus zal men eerst snel naar voren vliegen.

Op een goede dag kan men misschien zijn hoogtediamant behalen in een secundaire golf recht boven het vliegveld. Anders moet men zo hoog mogelijk gaan en dan windopwaarts doorsteken met hoge snelheid tot de volgende, sterkere golf. De aanwakkerende wind op grotere hoogte valt niet steeds op, omdat dit gepaard gaat met een grotere fout van aangeduide t.o.v. werkelijke luchtsnelheid. Vergeet niet dat maximumsnelheid en andere snelheidsbeperkingen kritischer worden.

Aangezien heel wat hoogte verloren gaat bij het doorsteken tussen twee golven, is het soms aangewezen, indien de volgende golf duidelijk is afgetekend door wolkenvorming, om de sprong aan een van de uiteinden van het systeem te maken. Bij een sprong windopwaarts zal de McCready steeds sterk positief gezet worden, windafwaarts op nul of lichtjes nega-

tief. Windafwaarts is men zeer snel door de stijgzone heen, dus moet men kordaat rechtsomkeer maken zodra de vario positief wordt, en niet wachten op de beste lift. Normaliter bereikt men de grootste hoogte in de primaire golf. Daar moet men naarmate men stijgt steeds verder naar voren verleggen.

Zo kan men met een beetje geluk op een paar uur de hoogtediamant behalen. Bij de eerste symptomen van zuurstofgebrek moet men onmiddellijk afdalen tot beneden de 3 000 m. Het snelst gebeurt dit door rechtsomkeer te maken naar de daalzone van de golf.

De volgende dia's toonden satellietfoto's van diverse golfsystemen boven de Britse Eilanden. Op de eerste kon men reeds opmerken dat respectabele golfsystemen ontstaan ook wanneer de windrichting 45° afwijkt van de loodrechte op de kamlijn, terwijl de meeste zweefvliegboeken uitgaan van max. 30° afwijking. Bij een vlucht vanaf Portmoak (Schotland) ontmoette Julian zeer bijzonder golfsystemen (met een zig-zag-patroon), die hem ertoe aanzetten om interferentiepatronen tussen golfsystemen te onderzoeken.

Een klassiek voorbeeld van interferentie is wanneer twee parallelle kammen op een meervoud van een golflengte uiteenliggen: de twee golven zijn in fase en versterken elkaar. Met een halve golflengte faseverschil zullen de golven mekaar opheffen. Julian liet toen een hele reeks dia's met verschillende interferentietypes zien. In het complexe Britse golfsysteem werd vanuit Aboyne op 8 oktober 1995 een record-hoogte van 11 570 m gehaald.

Lenticularissen, "lennies", ontstaan waarschijnlijk door interferentie van verschillend georiënteerde golven. Zij kunnen gladde of cu-

mulusvormige toppen hebben en noemen officieel altocumulus lenticularis.



*Gespannen aandacht tijdens de uiteenzetting.
Derde van rechts: Louis Berger, vice-voorzitter KBAC.
Rechts van hem Michel Aerts, voorzitter LVZC.*

Op basis van ervaring stelt men vast dat men, om in golfcondities overland te gaan, er best aan doet om het terrein te volgen, parallel met de kammen die golf veroorzaken. Soms zijn er golflijnen van meerdere honderd km lang. Vreemd genoeg verandert de golflengte niet samen met de windsterktevariaties dwars op de windrichting, maar ondervindt brutale veranderingen op bepaalde punten. Wanneer de wolkenbasis hoger ligt, is de bedekkingsgraad doorgaans lager, zodat het gemakkelijker is om het terrein te volgen. De krachtigste lift vindt men gewoonlijk waar de aanvalsbord van de gladde lenticularis het steilste oploopt. Dit geldt niet voor cumulusvormige golfwolken.

Bij lagere wolkenbasis moet men het stellen met gaten in een stratocumuluslaag. Hier is de beste lift te vinden boven de aanvalsbord van de wolken net benedenwinds van de grootste gaten. Van beneden gezien lijken de wolken niet vaak op de mooie plaatjes uit de opleidingsboeken, maar in gekende golfgebieden mag men aannemen dat elke stationaire wolk op een golfsituatie wijst.

Ook een alleenstaande ringvormige berg kan golf veroorzaken; men merkt dan een strook golfwolken met een driehoekige uitstulping. Deze is het gevolg van interferentie tussen de convergerende golven die aan beide flanken ontstaan onder een hoek van 45° t.o.v. de luchtstroom. Een gelijkaardig patroon is ook zichtbaar wanneer een dergelijke berg een lange kamlijn onderbreekt of op een uiteinde ervan staat. Soms veroorzaakt een ringvormige berg ook divergerende golven die veel zwakker zijn dan de convergerende.

Brede valleien of vlaktes hebben doorgaans een versterkend effect op golfsystemen, zoals in Aosta. Een goede kennis van interferentiepatronen is een duidelijk voordeel bij overlandvliegen in de golf. Op sommige dagen ziet men een secundair golfsysteem met de halve golflengte van het primaire systeem. Dit stelt men vast door het zwakke stijgen tussen twee sterke stijgzones, ongeveer op 2/3 van de tussenafstand. Dit kan helpen om de afstand tussen de stijgzones te overbruggen met minder hoogteverlies. Deze "verborgen golf" wordt niet door wolken gemerkt. Om voelbaar te zijn moet de amplitude minstens 75% van die van de hoofdgolf bedragen.

Wanneer men een lijn trekt tussen de middelpunten van naburige kernen van hoge en lage luchtdruk, zullen de beste golfsystemen ontstaan waar de hoge en lage winden parallel waaien, d.i. telkens wanneer de isobaren recht en parallel zijn. De andere factoren, zoals de snelheidsverandering met de hoogte en de hoek t.o.v. de kamlijn, zijn minder belangrijk dan een constante windrichting op alle hoogtes. Het beste tijdstip is de periode na de nachteveningen (24 maart en september).

Julian beëindigde zijn betoog met enkele dia's over de meteorologische situatie boven Nieuw-

Zeeland toen Ray Linskey een vlucht van meer dan 2 000 km in golf maakte, en over een overlandvlucht in golf over Spanje. De aanwezigen kregen ook nog de kans om enkele vragen te stellen.

Julian West kreeg een hartig applaus, en toen ging men over tot het uitreiken van de FAI-brevetten. Daarop volgde de prijsuitdeling voor de LVZC-fotowedstrijd. Dan kwamen nog de nieuwe bevoegdverklaringen hulpinstructeur en instructeur.

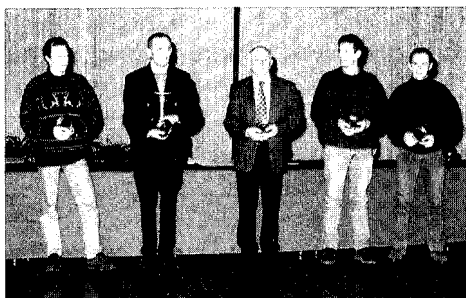


Nieuwe jongste vrouwelijke instructeur: Liesbeth Breugelmans

Na uittreksels uit de Nieuwzeelandse video's die in de vorige "Boekenvreter" besproken werden, volgde nog de uitreiking van de Charronbekers.

Het namiddagprogramma eindigde met de traditionele toespraak van LVZC-voorzitter Michel Aerts. Drie grote vaststellingen kwamen aan bod:

- 1) Onze sport is aan zijn limieten, de laatste jaren stagneert het aantal leden (± 970) en starts ($\pm 22\ 000$); ook qua toestellen blijven we bij ± 245 , waarvan 1/3 club en 2/3 privé. Het wedstrijdvliegen gaat zelfs iets achteruit. We moeten dus iets gaan doen om het tij te keren. Waarom deze stop?



Winnaars Charronbeker Clubklasse, v.l.n.r.:
L. Lammerant, T. Stockmans, J. Van Rooy, Y. Ruymen,
H. Peeraer



Winnaars Charronbeker Tweezitterklasse, v.l.n.r.:
J. Szeker, F. Van Autreve voor S. Vander Veken,
B. Verstappen, G. Peeters, P. Roelandt voor J. Lievens



Winnaars Charronbeker Standaardklasse, v.l.n.r.:
W. Geenen, L. Van Camp, P. Vanden Borne, K. Evens



Winnaars Charronbeker Open/renklasse, v.l.n.r.:
V. Timmerman, P. Janssens, S. Taeymans, G. Peeters



Winnaars Charronbeker Motorklasse, v.l.n.r.:
L. Beerts, B. Schmelzer, T. Lens, M. Huybreckx



Winnaar Charronbeker Clubklassering: KAC,
vertegenwoordigd door voorzitter Frans Vande Borne

Twee redenen worden vaak opgegeven: het is te duur, er is te weinig tijd. Of zweven duur is hangt natuurlijk af hoe je de sport beoefent: op een club-Ka 8 lokaal vliegen, is natuurlijk veel goedkoper dan overland vliegen op plastic, en de wedstrijdvlieger komt er ook niet goedkoop van af. De privé-eigenaars weten maar al te goed wat alles kost. Ook onze infrastructuur is duur: loodsen, vliegveld, sleeptoeistellen, verzekering... Maar of de kostprijs een reden is voor de stagnatie staat niet vast: er zijn wel meer dure sporten die toch succes oogsten. En vele clubs doen inspanningen om de prijzen betaalbaar te houden.

Een andere verklaring ligt in een wijziging in de besteding van de vrije tijd. Er zijn enorm veel sporten (zgn. avontuurlijke sporten) bijgekomen en men wil tegenwoordig van alles proberen, intensief maar kort. Men wil wel komen vliegen, maar op uur en tijd. Het aantal mensen die de ganse dag op het vliegveld doorbrengen daalt. Of we op deze trend moeten inspelen is niet duidelijk. Investeren wij liever in blijvende leden of richten wij kampen in, intensieve kennismakingspakketten? Het tweede brengt wel veel vliegactiviteit en je kan eraan verdienen, maar de "echte" geest is er niet meer. Doch stop de opleiding en de club gaat eraan of wordt zeer duur.

- 2) Onze problemen worden steeds complexer en moeilijker. Luchtruim en milieu zijn nu zware struikelblokken geworden. Waar lid zijn van het clubbestuur vroeger een soort eretitel was, zijn de huidige clubbestuurders bijna managers geworden. Je moet onderhandelen met gemeente, militairen, milieugroeperingen... De boekhouding is van de sigarendoos verhuisd naar het computerprogramma.

Ook op Ligavlak is deze trend merkbaar. Iedereen weet hoeveel tijd en moeite Luc Beerts aan de luchtruimproblematiek besteed heeft. Wij hebben een minimum aan plaats nodig om onze sport zinvol te kunnen beoefenen. Het is nu vooral houden wat we nog hebben. De vorderingen zijn minniem, maar al wat we krijgen is mooi meegenomen.

Een groot probleem wordt het milieu: er komt alsmaar meer kritiek op onze activiteiten.

Enkele recente incidenten:

- in Oud-Turnhout was men van plan vliegbeasting te gaan innen (goedgekeurd door de gemeenteraad), 300 BEF per passagier en per vlucht, omdat het vlieggebeuren door de bewoners als hinderlijk zou worden ervaren. Wellicht zal de provincie deze beslissing schorsen;
- een AGALEV-senator stelde een parlementaire vraag aan de Minister van Landsverdediging i.v.m. geluidsoverlast in Brasschaat;
- er zijn ook problemen in Oostmalle, Leopoldsburg, Tienen, Wevelgem, ...

En dan is er het nieuwe MINA plan 2, het Vlaams milieubeleidsplan 97 - 2001.

In Vlarem II heeft de Vlaamse regering reeds milieukwaliteitsnormen voor geluid vastgesteld. Dit zijn richtwaarden, afhankelijk van de ruimtelijke bestemming op de gewestplannen. Maar er zijn nog knelpunten, en daarom het MINA 2 plan, met drie doelstellingen:

- 1) de bevolking bewust maken van de noodzaak om geluidshinder te bestrijden;
- 2) de bestaande geluidshinder inventariseren

en saneren, o.a. door Vlare II rigoureuus toe te passen en stiltegebieden op de gewestplannen te voorzien;

3) nieuwe geluidshinder voorkomen.

Wij moeten dus niet afwachten maar al beginnen reageren: wij moeten onze belangen verdedigen bij de overheid, maar ook de plaatselijke bevolking ontmoeten en gunstig stemmen (met open-deurdagen, e.d.). Alle takken van luchtsport zouden hier meer de krachten moeten bundelen. Er is pas een nieuw initiatief gestart: de Milieugroep Vliegend Vlaanderen, om zowel commerciële als recreatieve luchtvaart te verdedigen. Ondertussen kunnen we wel preventieve maatregelen nemen: circuits verleggen, stille schroeven en uitlaten, beperkingen op bepaalde uren...), maar niet alles is zo op te lossen, je moet tenslotte toch naar boven!

Verder zijn er nog problemen rond de technische controle, verzekeringen, radio's, de Aëroclub, enz. Knelpunten genoeg dus. En toch zijn er steeds minder mensen bereid om iets voor niets te doen. Het volontariaat is altijd een sterk punt geweest in de zweefvliegerij. Onze instructie is steeds gratis geweest (wij zijn een van de weinige sporten die dat volhouden!), veel mensen zetten zich nog steeds belangeloos in, maar het wordt onvoldoende.

Ook ons secretariaat is aan zijn limieten toe: de talrijke problemen en de stijgende werkingskosten die ermee gepaard gaan (telefoons en verplaatsingen voor lobbywerk) laten ons slechts twee keuzes: of we verdelen de taken, of we breiden het secretariaat uit. Het eerste is moeilijk uit te voeren, het tweede kost geld. De beheerraad heeft na een gedachtenwisseling het ingediende voorstel van uitbreiding principiële goedgekeurd (9 voor, 3 tegen, 1 onthouding), maar er moet nog heel wat geregeld worden op de volgende vergadering. In het slechtste geval zou het prijskaartje voor de uitbreiding 680 BEF per lid bedragen, bij 950 leden. Dat is natuurlijk niet niets, maar in vergelijking met het buitenland zijn wij dan nog steeds bij de goedkoopste.

Het is dus een keuze tussen een minimale dienstverlening en een goed uitgewerkt secretariaat. Vraag is of we in de toekomst niet duurder zullen betalen en minder mogen, indien we ons nu niet voldoende structureren. De eindbeslissing zal democratisch genomen worden en ook zo uitgevoerd.

Tot slot verklaarde Michel dat dit zijn laatste jaar als Ligavorzitter wordt. Als redenen noemde hij de leeftijd, de vele vergaderingen, en de noodzaak aan jong bloed en frisse ideeën om onze sport verder uit te bouwen en te verdedigen.

LUCHTRUIM

Eindelijk toch een beetje goed nieuws wat betreft het luchtruim: in juni '96 werd de sector 4 van de TMA van Brussel (het gedeelte boven Oostmalle) aanzienlijk naar het noorden uitgebreid: tot een straal van 28 nm of bijna 52 km

rond de VOR BUB bij de luchthaven van Zaventem. Nu is deze sector echter opnieuw verkleind tot een straal van 26 nm of 48,2 km rond BUB. Er is een fout geslopen in de coördinaten gepubliceerd in het laatste amende-

ment van de AIP (02 januari 1997), maar dit zal bij de volgende uitgave verbeterd worden.

Er is een nieuwe kaart Low Countries uit, maar ik heb deze nog niet gezien en weet daarom niet welke versie van de TMA sector 4 er getekend is. Vergeleken met de toestand van voor juni 1996 komt de TMA ter hoogte van Oostmalle nog steeds iets verder naar het noorden, tot vlak bij Sint-Lenaarts. Aan de noord-

oostkant is de TMA nu wat kleiner dan vroeger en komt vlak over Kasterlee.

Verder ben ik uitgenodigd op een vergadering van BELAC (Belgian Airspace Committee) op 25 maart. Deze uitnodiging lijkt op zichzelf reeds een goed teken. Meer nieuws in een volgende uitgave van het Ligablad.

Luc Beerts

ZWEEFVLIEGVARYA

ZWEEFVLIEGCURSUS

De "Jugendbildungsstätte" van de Duitse Aéroclub was vroeger gevestigd in het "Haus der Luftsportjugend" in Hirzenhain. Thans is deze nuttige instelling overgebracht naar het vliegveld Laucha, met een prachtige vlieghelling (120 m bij 3 km) in het vroegere Oost-Duitsland. Hier worden cursussen gegeven voor zweefvliegen, kunstzweefvliegen, modelvliegen, ballonvaren, theorie motorvliegen, technicus zweefvliegen en parachutepakker. Een folder met data, prijzen en verdere informatie is aan te vragen bij: Haus der Luftsportjugend, Flugplatz, D-06636 Laucha. Tel.00 49 344623390 of fax. 00 49 3446233933.

TYPEN VERGELIJKING

Het Britse zweefvliegblad "Sailplane & Gliding" van februari/maart 1997 heeft op 7 A-viertjes een interessant overzicht opgenomen van Derek Piggott. Onder de titel "Help with choosing your next glider" heeft deze wereldbekende schrijver/instructeur vele typen zweefvliegtuigen per fabrikant, land, type en klasse bijeen gebracht en in onderdelen gerubriceerd.

Het overzicht betreft 102 toestellen, van Mucha tot ASH26. Zeer nuttig voor club- en privédocumentatie voor de aanschaf van een (gebruikt) toestel.

OUDE PRESTATIEZWEVERS

Behalve deze handige opsomming van relevante gegevens en interessant zweefvliegnieuws, heeft deze uitgave van "S & G" ook nog het eerste deel van een groot artikel van Ann Welch over de "Evolution of the high performance glider". Dit eerste deel (op vier pagina's), met driezijdige tekeningen, foto's en beschrijvingen, betreft de zweefvliegperiode van 1921 tot 1942. Heel interessant voor "oldtimer" belangstellenden. (Een abonnement op S & G (6x per jaar) is te bestellen bij: BGA, Subscription



Dpt. S&G, Kimberley House, Vaughan Way, Leicester LE1 4SE. GB. Kosten: £ 17,50. Losse nummers £ 2,50, excl.verzendkosten.

SCHNEIDERMUSEUM

Volgens een bericht op Internet willen Poolse en Duitse zweefvliegers in Jelenia Gora een museum oprichten als aandenken aan Edmund Schneider, de bouwer van o.a. de ESG en de Grunau Baby. Men is van plan om de oude "Schneider-typen" in Polen te herbouwen, maar er is nog gebrek aan tekeningen.

BLANIK VERDELER

De firma Aerotechnik, die reeds verdeler was voor de L 13S "Vivat" motorzwever en het VLA motorvliegtuig P220S "Koala", heeft nu ook de vertegenwoordiging voor de LET-zweefvliegtuigen Blanik L13, L13a, L23 en L33. Ook in het 3-zits zweefvliegtuig, de Blanik L232 (nog in ontwerp), is men geïnteresseerd. Men zou graag willen weten hoeveel belangstelling er in de zweefvliegwereld bestaat voor deze passagierszwever, die eventueel professioneel kan worden geëxploiteerd. Het nieuwe adres van Aerotechnik is: Am Moselstausee 21, D-56858 St. Aldegund. Tel. 00 49 6542 900076.

VERNIEUWDE RF MOTORZWEVERS

Er zijn twee oude bekende motorzwevers in beeld gekomen, de RF-9 en de RF-10 van de Fransman Fournier. De RF-9, een houtconstructie, is verbeterd en wordt als RF-9ABS op de markt gebracht door de firma H. Gomolzig uit Wuppertal. De RF-10 was al uit het beeld verdwenen, maar werd in Brazilië verder ontwikkeld tot

de succesvolle AMT-200 "Super-Ximango" die reeds in verschillende landen vliegt. Een vluchttestrapport van Richard Johnson verscheen onlangs in "Soaring" 12/96. De Braziliaanse fabriek vraagt dealers in Europa.

DE "409" VLIEGT WEER

De Belgische Goevier III, OO-ZHW, c/n 409, die aan het eind van de tachtiger jaren door een groepje zweefvliegers van Woensdrecht werd overgenomen en gerestaureerd, vliegt weer in Duitsland. Een paar jaar geleden werd deze Goevier verkocht aan een groepje Goevierliefhebbers in Kirchheim/Teck, waar de fabriek staat van Schempp-Hirth die in het eind van de dertiger jaren met de bouw van deze tweezitter begon. De Goeviergroep heeft deze oldtimer weer geheel opgeknapt en "werknummer 409" maakte in september 1996 de eerste vlucht op het vliegveld Hahnweide, vlakbij zijn "geboortegrond" Kirchheim.

WERELDKLASSER PW-5

Van het wereldklasse zweefvliegtuig, de Poolse PW-5, werden tot begin februari 1997, volgens opgave van PZL-Swidnik, 102 toestellen gebouwd en verkocht. Er staan 3 PW-5's in het Nederlandse luchtvaartregister.

Ary Ceelen



ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

ALISPORT

Het ultralichte Italiaanse zwevertje Silent, dat reeds vroeger in deze rubriek werd voorgesteld, is nu ook als motorzwever beschikbaar met de naam Silent-op. Met een 28 pk sterke König SD570-motor op een vaste rugmast en een vouwbare tweebledschroef haalt het toestel een klmsnelheid van 4 m/s. De glijhoek met motor bedraagt nog 1:26, de minimum daalsnelheid 0,80 m/s. Met een leeggewicht van 150 kg is dit een ULV. De motor kan op 5 min. gedemonteerd worden om het toestel om te vormen tot zuiver zweefvliegtuig.

C.A.S.

Cor Air-Service, een van onze trouwe adverteerders, meldt dat de onderneming stopt met haar activiteiten; zij dankt haar klanten voor hun vertrouwen. De activiteiten zijn overgenomen door AVI Benelux (Nassaulaan 6, NL-5111 XE Baarle-Nassau, tel. 00 31 13 507 9601, fax 00 31 13 507 8787) voor Filser-apparatuur, en door Vliegwerk Holland (Calandweg 10, NL-4341 RA Arnemuiden, tel. 00 31 113 613293, fax 00 31 113 613093) voor PZL-vliegtuigen en -instrumenten, Winter-instrumenten en Dittel radio's.

CENTRAIR

In samenwerking met ONERA (Frans nationaal onderzoekcentrum voor aërodynamica) bestudeert Centrair de mogelijkheid om een nieuwe topzwever te ontwikkelen voor de standaardklasse. Het project draagt de codenaam NPS 2000 (Nouveau Planeur Standard pour l'an 2000). De twee partners hebben reeds verschillende vergaderingen gehad met de Franse

zweefvliegfederatie, teneinde een lastenkolier (het toestel zou de LS 8 moeten overtreffen) en een financieringsdossier op te stellen. Het ganse opzet staat of valt met het verkrijgen van financiële overheidssteun. Afwachten dus!

Van de "Alliance 34", ex-Scheibe SF 34, werden in 1996 acht exemplaren verkocht. Voor 1997 wordt hetzelfde aantal gepland. De prijs bedraagt 348 000 FRF, met basisinstrumenten en 760-kanaals radio, maar zonder aanhangwagen. Dank zij de federatie genieten Franse clubs van bijzonder gunstige voorwaarden: 50 000 FRF bij bestelling, 58 000 FRF bij levering, 80 000 FRF bijdrage van de FFVV, 160 000 FRF geleend door de FFVV en op 8 jaar terug te betalen. Snik!

GLASER-DIRKS

Geen nieuwe toestellen, maar toch een paar interessante nieuwtjes: DG biedt sedert enige tijd in optie voor alle toestellen van het gamma op maat gesneden energie-absorberende kussens van Dynafoam-Sunmate aan. Deze verminderen in aanzienlijke mate de belastingen op de ruggegraat bij harde landingen. Voor de reeksen DG-303, 505 en 800 biedt Glaser-Dirks nu ook verschillende financieringsschema's: naast een klassieke kredietformule met 30% contant en verdere betaling gespreid over 24 à 72 maanden, is er nu ook een huurcontract van 36 maanden met mogelijke verlengingen van tweemaal 24 maanden, en een huurcontract met aankoop-optie.

EW AVIONICS

Gezien de IGC-norm het gebruik van een losse logger gekoppeld met een commerciële GPS onmogelijk maakt voor FAI-proeven, heeft EW

besloten een nieuwe versie van zijn bekende logger op de markt te brengen, ditmaal met een geïntegreerde GPS-ontvanger. Het toestel wordt reeds verkocht (£ 675 + BTW), maar moet nog door de IGC goedgekeurd worden.

GENESIS

De eerste productieversie van de Genesis zal Genesis 2 noemen! Er zijn heel wat verbeteringen aangebracht t.o.v. het prototype: het gewicht is met ca. 65 kg gedaald, de aërodynamische wrong van de vleugel bedraagt 2,4° minder, het profiel van de buitenvleugel en van het kielvlak werd verfijnd, het rompprofiel en de romp/vleugelovergangen werden aangepast, de stuurkrachten werden verminderd, de ergonomie van de cockpit werd verbeterd. De Genesis 2 wordt standaard geleverd met een ballistische reddingsparachute.

PZL-SWIDNIK

Ter gelegenheid van de eerste internationale wedstrijd voor de Wereldklasse, in augustus vorig jaar te Turnau (Oostenrijk), demonstreerde de fabriek de sjablonen waarmee de conformiteit van het vleugelprofiel van de PW-5 tijdens wedstrijden kan gecheckt worden. Het

ontwerpteam van de universiteit van Warschau demonstreerde de vaste ballastinstallatie waarmee de zwever voor competitiedoeleinden op een uniforme vleugelbelasting voor alle deelnemers kan gebracht worden.

TEST 1 "ALPIN"

Deze Tsjechische zwever met 12,65 m spanwijdte en 150 kg leeggewicht beantwoordt aan de Europese norm JAR-22. Hij is volledig uit hout, heeft een trapeziumvormige vleugel met Wortmann FX 61-184 laminair profiel, Schempp-Hirth remkleppen en een glijhoek van 1:29. Het toestel is beschikbaar als klassieke of gedeeltelijk voorgebouwde kit (700 of 200 uur bouw-tijd). Het toestel kan in 20 min. omgebouwd worden tot motorzwever dank zij een rugmast met een 24 pk sterke Tsjechische tweetaktmotor M115. In deze gedaante beantwoordt het aan de FAI-definitie van het ultralicht vliegtuig.

ZANDER

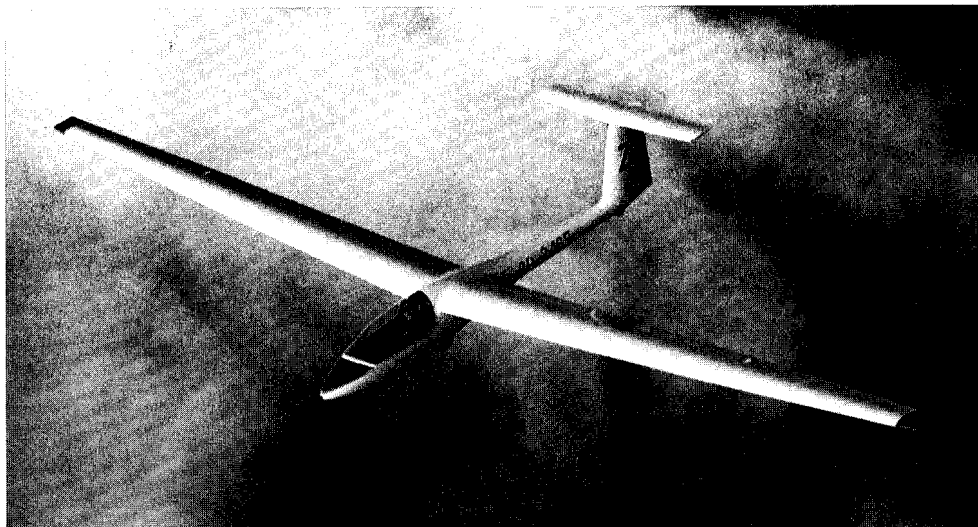
De vierde door de IGC gehomologeerde GNSS FR (Global Navigation Satellite System Flight Recorder) is de Zander GP940, versie 1.16 of later. Voorheen waren reeds de systemen van Cambridge, Peschges en Filser goedgekeurd.

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (deel 17)

De titel van onze reeks werd destijds (in 1992 - ons eerste lustrum komt eraan!) gekozen om de frequentst voorkomende toestellen aan de Vlaamse zweefvliegers voor te stellen. Inmiddels zijn we bij de minder courante mo-

dellen en types aanbeland, maar de waaier is nog lang niet afgewerkt. Vandaar onze nieuwe aflevering met... nog meer Polen.

De **SZD-51-1 "Junior"** werd specifiek voor clubgebruik door beginners ontworpen, net als



SZD-51-1 Junior

de ASK 23. Het is een GVK-machine, maar het richtingsroer onder de T-stabilo is van doek (cf. de Puchacz). De vleugel met lichte pijlstelling heeft een vrij grote oppervlakte (12,51 m²) en zorgt voor goede stijg- en overtrekeigenschappen.

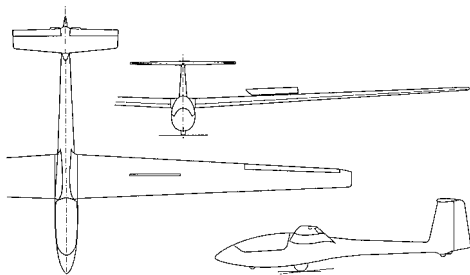
Daartegenover is het glijgetal van 35 niet bepaald schitterend te noemen. Remkleppen zijn er alleen aan de bovenzijde van de vleugel.

De cockpit is ruim en comfortabel, met een nogal rechte zitpositie tegen een verstelbare rugleuning. Het bijzonder robuuste onderstel heeft een vast wiel van grote afmetingen en een schijfrem. De roeraansluitingen zijn volledig automatisch en voor pilotengewichten tussen 55 en 110 kg hoeft geen trimgewicht te worden geplaatst. Bovendien is de "Junior" toegelaten voor beperkte kunstvlucht. Alles samen een behoorlijk clubtoestel voor een heel schappelijke prijs.

Technische gegevens

Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlakte	12,51 m ²
Slankheid	18
Romplengte	6,69 m
Leeggewicht	225 kg
Vlieggewicht	380 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	± 24
Minimumsnelheid	60 km/h
Maximumsnelheid	220 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,58 m/sec
bij 70 km/h	
Glijgetal	35
bij 80 km/h	

SZD-51-1 "Junior"



De **SZD-56 "Diana"** is een renklassetoestel van de nieuwe generatie, voor de bouw waarvan ongebruikelijke ontwerp- en constructie-technologieën werden aangewend. Vooral opvallend is het zeer geringe leeggewicht van slechts 175 kg, een haast niet te evenaren licht-

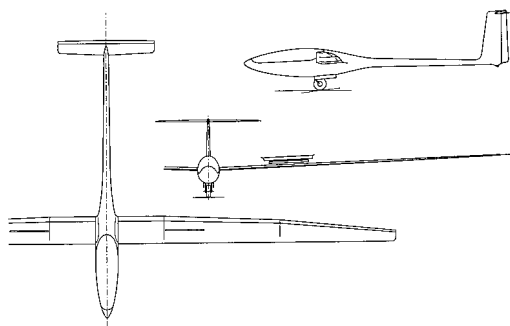
heidsrecord! Om de heel dunne (13 % of 87 mm) vleugel met een slankheid van 27,57 te verkrijgen, kon alleen gebruik gemaakt worden van de koolstoftechnologie voor de gehele constructie ervan. Daardoor kon toch aan de strenge eisen van JAR-22 in ruime mate worden

voldaan. Bovendien heeft de vleugel geen aparte ligger en kan er tot 160 l waterballast worden meegenomen - in een vleugel die zelf maar 46 kg weegt. Zo kan men de vleugelbelasting doen variëren tussen 28 en 50 kg/m².

Een ander opvallend kenmerk is de uiterst weerstandsarme vorm van romp en staart, wat mede bijdraagt tot het glijgetal van 48 bij een daalsnelheid van minder dan 0,50 m/sec. Een unicum voor een renklassetoestel, en een bewijs dat de Polen meer in hun mars hebben dat alleen maar "zware" en logge zweefmachines.



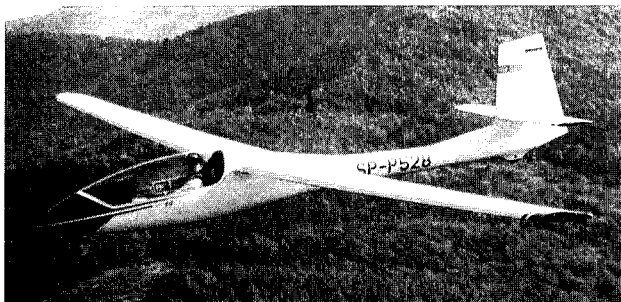
SZD-56 Diana



Technische gegevens

SZD-56 "Diana"

Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlakte	8,16 m ²
Slankheid	27,57
Romplengte	6,88 m
Leeggewicht	175 kg
Vlieggewicht	410 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	28,5 - 50
Minimumsnelheid	85 km/h
Maximumsnelheid	260 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,49 m/sec
bij 100 km/h	
Glijgetal	48
bij 110 km/h	



SZD-59 Acro

Bij het verdwijnen en/of steeds duurder worden van bepaalde voor luchtacrobatie geschikte zweefvliegtuigen bleven vele piloten die zich tot deze discipline aangetrokken voelden, op hun honger. PZL onderkende dat gat in de markt en realiseerde een grondige aanpassing van de Jantar Standard 3, die ze de naam **SZD-59 "Acro"** meegaven.

De Acro is een toestel dat voor gewoon zweefvliegen (met glijgetal 40) én voor het volledige acrobatische programma geschikt is, dank zij de afneembare vleugeltippen.

In de configuratie met 15 m spanwijdte is het een "gewone" Jantar Standard, met de ballastmogelijkheid van 150 liter en een hoogst toegelaten snelheid van 275 km/h. Een serieuze concurrent dus van de meeste standaardklassetoestellen.

Constructieve "afwijking" van zijn basismodel is hoofdzakelijk de in kruisvorm opgebouwde staart, zoals bij de Puchacz, dus niet de T-staart van de Jantar.

Maar zonder de vleugeltippen van elk 90 cm, heeft het toestel een buitengewone wendbaarheid en kan het alle acrobatische manoeuvres aan met een maximale belasting van +7/-5 G (certificering JAR 22 - categorie U/A). Er zitten vijfpunsgordels in de romp, voetenstuur en rugleuning zijn in vlucht verstelbaar en de roer-aansluitingen zijn volledig automatisch.

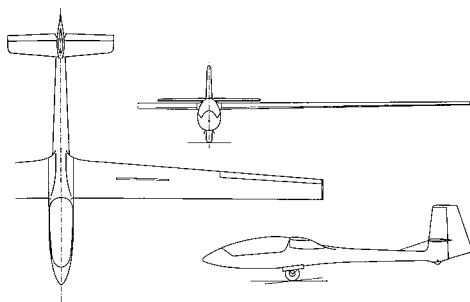
De volgende keer komen enkele Finnen aan de beurt : de Pik 16 en de Pik 20 van Eiri Avion, en de Mistral van Stauber en Frommhold.

Peter Mullaert

Technische gegevens

SZD-56 "Acro"

Spanwijdte	15 / 13,20 m
Vleugeloppervlakte	10,66 / 9,8 m ²
Slankheid	21,01 / 17,8
Romplengte	6,85 m
Leeggewicht	270 / 265 kg
Vlieggewicht	540 / 380 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	31 - 50,7
Minimalsnelheid	82 / 74 km/h
Maximalsnelheid	275 / 285 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,77 / 0,70 m/sec
bij 97 / 80 km/h	
Glijgetal	40 / 36
bij 124 / 115 km/h	



HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Met enige vertraging bespreken we het boekje van Dirk CORPORAAL, **Zweefvliegen, elementaire vliegopleiding**, uitgegeven door de Commissie Instructie en Veiligheid van de KNVvL Afdeling Zweefvliegen (Arnhem, 1996, ISBN 90-800222-3-3, slappe kaft, 21 x 15 cm, 96 blz., vele schema's) en te verkrijgen via het Ligasecretariaat tegen 200 BEF (of 250 BEF toegezonden).

Het werk is bedoeld om de beginnende zweefvlieger vertrouwd te maken met de zweefvliegerwereld en hem als leidraad te dienen bij zijn praktische beginopleiding, zodat hij door voorafgaande studie de diverse fasen zou voorbereiden en zo efficiënter gebruik maken van de beschikbare vliegtijd. In dit opzet is het boek goed geslaagd.

In feite komt het werk in grote trekken overeen met de hoofdstukken "Club en vliegbedrijf", "Wat men voor de eerste vliegles moet weten" en "Elementaire vliegopleiding" uit het welbekende "Praktijk van het Zweefvliegen" van dezelfde KNVvL. Voordeel van het nieuwe boekje: voor de beginner is alles nog iets eenvoudiger en duidelijker gemaakt, en de lage prijs maakt het ongetwijfeld aantrekkelijker voor wie nog onzeker is of zweefvliegen wel zijn sport wordt. Clubs kunnen dit ook gemakkelijker aan interessanten aanbieden binnen een promotiepakket.

Een klein nadeel is wel dat het boek, zoals vele Duitse en Nederlandse publicaties, ervan uitgaat dat de lier ingezet wordt voor de basisopleiding, wat bij ons eerder de uitzondering dan de regel is. Verder stipte Gaston Peeters in zijn bespreking voor "Thermiek" een paar twistpunten aan: het boek beveelt ook bij sleepvlucht het dubbele ontkoppelen aan (onnodig, daar men de kabel ziet vallen) en raadt het ope-

nen van de remkleppen in een bocht ten stelligste af (is nochtans geen probleem indien men de aanvliegsnelheid correct kiest bij 1,3 x overtreksnelheid in landingsconfiguratie + windcorrectie, aldus Gaston). Peulschilletjes die geen afbreuk doen aan de veiligheid noch aan het nut of de bruikbaarheid van het boek.

Aan te bevelen, ook als geheugensteuntje voor de meer gevorderde zweefvlieger of zelfs voor de instructeur, die er zijn onderricht tot eerste solo kan op afstemmen.

De bedoeling van het boek van Gil ROY, **Le Vol à Voile**, uitgegeven in de reeks "Connaissance et Technique" bij Denoël (Parijs, 1996, ISBN 2.207.24384.2, 232 blz., harde kaft, formaat 21 x 24 cm, met talrijke schema's, Z/W en kleurfoto's, 280 FRF), is heel anders: hier gaat het niet om opleiding - in Frankrijk gebruikt iedereen daarvoor verplicht het "blauwe boek" van de FFVV - maar wel om documentatie voor de leek.

Het komt slechts zelden voor dat een niet-gespecialiseerde uitgever het waagt om een luchtvaartboek, laat staan een zweefvliegboek, uit te geven. Le Vol à Voile verschijnt hier in een reeks die beoogt om de sluier te lichten die hangt over bepaalde activiteiten zoals boogschieten, boekbinden, yoga, rugby, noem maar op. Denoël heeft daarvoor beroep gedaan op een bekend luchtvaartjournalist: Gil Roy was de man achter de zweefvliegreportages van het onlangs ter ziele gegane TV-programma "Pégase", is een medewerker van "Vol à Voile Magazine" en publiceert talrijke zweefvliegwedstrijdverslagen in het sporttijdschrift "L'Equipe Magazine".

Alle aspecten van de sport komen in het boek aan bod: historiek, opleiding, meteo, competitie,

kunstvlucht, enz. Men vindt er ook een lexicon en een adressenlijst van de Franse clubs. Het resultaat is best genietbaar. Wil je iemand de schoonheid, maar ook de complexiteit van onze sport laten ontdekken zonder te technisch te worden, dan is dit boek wellicht een must. Ook de beginnende zweefvlieger zal hier heel wat nieuws ontdekken. De ideale lezer is echter de jonge would-be zweefvlieger, die zijn hart sowieso aan de sport verloren heeft maar nog eventjes moet wachten om zijn dromen te verwezenlijken.

Voor de doorwinterde piloot zijn het vooral de hoofdstukken "competitie" en "kunstvlucht" die de aandacht trekken. De rest is voor hem iets te elementair gehouden, en er slopen ook een paar schoonheidsfoutjes in (fouten in Duitse eigenamen, in de zweefvliegtuigtypes op foto, of zelfs in details van de vliegtechniek). Maar niet gezeurd! We kunnen alleen maar wensen dat een dergelijk aantrekkelijk boek ook eens in het Nederlands zou verschijnen bij een grote uitgever.

Stéphane Vander Veken

DONDER EN BLIKSEM

Normaal heerst er in de lucht een zwak spanningsveld van ca. 100 V / 100 m hoogte. Maar in buienwolken met zeer sterke opwaartse stromingen kan dit spanningsveld oplopen tot meer dan 1 000 000 V / m. Hoe komt dat?

De bijzonder krachtige stijgwinden sleuren waterdruppels mee omhoog. Als die het 0° C-niveau passeren, raken ze zeer snel onderkoeld. Ze worden zo koud, dat ze hogerop in de wolken bevriezen. Eerst verstart de buitenkant, dan bevriest het inwendige. Omdat water bij bevriezing uitzet, scheurt het eerder gevormde ijs-huidje. Er vliegen talloze minuscule ijsdeeltjes weg! Deze zijn positief geladen. De achterblijvende kern is dus negatief geladen, aangezien de oorspronkelijke druppel ongeladen was. De splinters worden veel sneller omhoog gesleurd, tot in de top van de wolk, dan de veel zwaardere negatief geladen kernen.

Aangezien deze kernen door botsingen gemakkelijk en snel aangroeien, kunnen ze zo zwaar worden dat de stijgstromen ze niet meer

kunnen dragen. Ze vallen en komen in het onderste deel van de wolk terecht, waar ze een overwegend negatieve ladingsopeenhoping veroorzaken. In de top bouwen de splintertjes een sterke positieve lading op.

Zodoende ontstaan er niet alleen spanningsverschillen binnen de buienwolk en tussen de buienwolken onderling, maar eveneens tussen de onderkant van de wolk en het aardoppervlak, waar door inductie weer een positieve lading teweeggebracht wordt. De veldsterkten kunnen oplopen tot 3 miljoen V / m, want dat is de doorslagspanning van de lucht. Er volgt dan een ontladingsstroom, de bliksem, een vorm van kortsluiting die meestal maar 1/1000 sec. duurt. Omdat dikwijls verscheidene ontladingen vlak na elkaar plaatsvinden, wat de flikkering van de bliksemschicht veroorzaakt, duurt de bliksem hoogstens 1/4 sec.

De breedte van de bliksembaan is meestal maar ongeveer 15 cm. In die baan kan de temperatuur oplopen tot 25 000° C. Hierdoor zet de

lucht plots geweldig uit. Staan we daar vlakbij, dan nemen we dit waar als een luide knal. Maar omdat de bliksembaan tussen twee wolken, binnen de wolk of tussen wolk en grond honderden meter lang is, horen we van op enige af-

stand meestal geen knal maar een rollend geluid, een uitgerekte knal, opeenvolgende explosies van steeds verder van ons verwijderde punten op de bliksembaan.

Guido Sergeant

EEN BRUG TE VER, EEN VELD TE DICHT

EEN BRUG TE VER

Zaterdag 17 augustus. Een dag als geen ander. De dag dat hout en doek gepolijst en opgeblonken worden. De dag dat menig ervaren plasticvlieger zich terug in bochten wringt en er een plank onder het zitvlak en glijgetallen van twintig voor lief bijneemt. De dag dat de eer van de club boven alles gaat. Inderdaad, zo'n dag zijn er maar twee: op 17 en 18 augustus 1996 vond de derde Ka-8 trophy plaats te EBZW. Bovendien voorspelde de meteo het enige, echte, onvervalste Ka-8 weer, met alom mooie cumuli, weinig wind, matige thermiek en slechte zichtbaarheid. LUAC schakelde "naar aloude traditie" haar twee veteranen in, die de handschoen zouden opnemen tegen de keurkorpsen afgevaardigd door de andere clubs. SB zou zaterdag, LL zondag de clubkleuren verdedigen.

Na de officiële opening, het welkomstwoord der voorzitter en de parade der deelnemers, werd er ook nog een briefing gehouden en met enige vertraging ging al wat vleugels had de lucht in. Met een lokaal straffe thermiek, maar een zichtbaarheid die afnam naarmate de wolkenbasis dichterbij kwam, was het opletten geblazen. Weg dan maar van het plein: nadat de laatste deelnemer de lucht was ingegaan werd het vertrekpunt met een grote boog aangevlogen.

Bij de opening van de poort doemden gelijktijdig tientallen toestellen op uit het niets. De meesten verdwenen na hun foto in noordelijke richting, voldoende reden om Visé als eerste keerpunt aan te vliegen. De dagproef bestond uit een cat's cradle, waarbij 6 keerpunten, waaronder Zwartberg, in willekeurige volgorde, zoveel mogelijk mochten worden gerond. Snelheidspunten waren er niet te verdienen, wel een bonus voor de thuiscomers. Hoewel de thermieksterkte onderweg afnam en de "gaten" steeds groter werden, verliep de verdere vlucht probleemloos: na Visé spoorbrug volgden St-Truiden kerk, waarna teruggekeerd werd naar EBZW om vervolgens koers te zetten naar Dessel. Helaas bleek de thermiek volledig weg te vallen en ter hoogte van het schietveld van Leopoldsborg was het werken geblazen. Gelukkig voerde een belletje mij terug van 400 naar 700 m. Een blik op het reglement, leerde mij dat een thuislanding meer opbracht dan de extra kilometers na een te verwachten buitenlandse landing konden opleveren. Een laatste thermiekstootje bracht mij nipt terug naar Zwartberg.

Ondertussen had de ophaalploeg zich onledig gehouden met de installatie van de discobar voor de eerste uitgave van de "internationale" zweefvliegfuif (de afwezigen hadden eens te

meer ongelijk: afgezien van de muziek en de organisatie was de sfeer perfect). Edoch...nog voor de muziek de stemming kon bederven kwam de koude douche: vanuit de goede foto-sector de verkeerde brug (over het naastliggende Albertkanaal i.p.v. de Maas) gefotografeerd. Exit ereplaats. Gelukkig kwam het been EBZW/ST-TRUIDEN nog in aanmerking voor de puntentelling, hetgeen toch nog een plaats in het peloton der deelnemers opleverde. Niet getreurd evenwel, terwijl SB de kater doorspoelde en de concurrentie zich laveloos dronk, nipte LL van zijn Ice-Tea, nam hij een laatste maal "der Segelflugzeugführer" door en plande zijn vliegtactiek voor de volgende dag...

Zal LL erin slagen deze gapende puntenkloof te dichten???

Dat leest U in het volgende hoofdstuk.

EEN VELD TE KORT

- ◆ EBZW 18 augustus 1996 04.00 UT: een rode gloed verdrijft de duisternis aan de oostelijke horizon. Een dof gedreun verscheurt de stilte. Geroep, gerinkel van scherven. Een schimmig figuur verlaat de hangaar der para's en kruipt op handen en voeten naar zijn tent. Enkele cursusbladen dwarrelen in het rond. Terwijl de zon steeds sneller omhoog klimt langs het uitspansel herneemt de natuur haar rechten en spoedig overspoelt het ochtendconcert dat weerklinkt uit honderden vogelkelen de wegstervende discodreun.
 - ◆ LUMMEN 18.08.1996 06.30 UT: HYUN-DAAIIII! Een felrode coupé snelt de autobaan op, richting Aken. LL, want hij is het waarde lezer, de blik strak naar het oosten gericht, zijn verstand hoog in de cumuli, beweegt zijn hand zoekend naar zijn
- Serengeti. In de verte doemen de terrils van Zwartberg en Waterschei reeds op uit de ochtendnevel...
- ◆ LEUVEN 18.08.1996 07.00 UT: schel telefoongerinkel maakt dat SB, aan de stuurknuppel van zijn Nimbus 4D, op 10 km van het vliegveld zijn 2 000 km FAI mist. De onverlaat die hiervoor verantwoordelijk is en zich voorstelt als een lid van LUAC wil een lift naar Zwartberg...
 - ◆ EBZW 10.00 UT: uit de luidsprekers schalt de stem van de omroeper: ... repeat, LL requested for immediate take-off... report position holding runway 04... Even later doorbreekt een ronkend motorgeluid de stilte en sierlijk verheft Oscar Alfa zich in de lucht. Opracht: zo snel mogelijk 3 keerpunten ronden en na 130 km. als eerste terug in Zwartberg landen.
 - ◆ EBZW 12.00 UT: terwijl LL hoger en hoger klimt, rijdt een crèmekleurig wagentje van het type 205, bijna geruisloos de parking van het vliegveld op. De bestuurder, klein van postuur, forse lichaamsbouw, getaande vierkante kop met zware wenkbrauwen en zwart haar, loopt met een kwieke tred naar de aanwezigen op het terras voor de bar. Iedereen kent Hem en Hij kent iedereen of zo lijkt het althans, wanneer hij alle aanwezigen op het terras hartelijk de hand schud... Ja, ja beste lezers, terwijl Louis Tobback, recht uit de States om 20 jaar LUAC te Zwartberg mee te vieren, door het ontvangstcomité wegwijds gemaakt wordt op onze thuishaven, spoedt LL zich langsheen de steeds schaarser wordende cumuli naar het eerste keerpunt.
 - ◆ EBZW 14.00 UT: LT snoert zijn valscherf wat vaster, test de afvoer van zijn water-

huishoudstelsel, prevelt iets onverstaanbaar en neemt met een blik op oneindig plaats in de voorste zitplaats van de Twin. Is het toeval of een Zwartbergiaans complot? Op 450 m QFE geeft de sleper het ontkoppeleken en met min 3 per seconde wordt de eerste bocht ingezet. Wie zal het eerst aan de grond staan, zwever of sleper?

- ◆ EBZW 14.05 UT: de volgende kandidaat heeft meer geluk. Terwijl Prof. BOUTMANS geniet van het uitzicht, daalt de gemiddelde reissnelheid van LL onrustbarend.
- ◆ EBZW 14.30 UT: PDM spreekt er op los, de kurken knallen, schuimwijn voor iedereen. 20 jaar LUAC in Zwartberg, het mag geweten zijn. Ver in het noorden zweeft een stipje eenzaam langs het zwerk en nadert langzaam het tweede keerpunt.
- ◆ EBZW 15.00 UT: LT maakt zich discreet los uit het feestgewoel, een groet, een stille handdruk en verdwijnt even onopvallend als hij gekomen is. Ondertussen heeft LL het opgegeven de buitenlandingsvelden te tellen.

- ◆ EBZW 18.00 UT: alle clubtoestellen zijn reeds geruime tijd opgeborgen, maar geen teken van LL. De nog aanwezige LUAC-leden speuren ongerust de hemel af. Onmogelijk dat er nu nog iemand in de lucht kan zijn. Nog enkele minuten en de search en rescue zal in actie treden.
- ◆ EBZW 18.05 UT: uit de luidsprekers schalt de verlossende mededeling: de grondcrew van LL wordt aan de telefoon verwacht.
- ◆ EBZW 20.00 UT: het heeft niet mogen zijn. De tweede dagplaats van LL, gestrand op enkele kilometers van EBZW, kon niet betellen dat de gegeerde trofee, dank zij Vital, naar Zwartberg verhuist. Maar hebben we niet gewonnen, het scheelde (weer eens) toch niet veel, de Ka-8 heeft (weer eens) goed gevlogen, Hartmut's statistieken zijn (weer eens) verbeterd en deelnemen...

Volgend jaar opnieuw en (weer eens) beter.

Stefan Bovin
(overgenomen uit LUAC Info)

RESTAURATIE RHÖNLERCHE (KA 4)

De Wouw was ooit de gelukkige bezitter van een paar Rhönlerches. De eerste Lerche werd nieuw aangekocht rond 1960 en werd sindsdien als opleidingstoestel gebruikt. Ergens rond de jaren '75-'76 werd de club eigenaar van onze Ka 7 (ZAE) en was er geen interesse meer voor de Lerche. Vermoedelijk werd wegens plaatsgebrek het toestel overgevlogen naar Waremme (Borgworm) en maakte het een buitenlanding in de nabijheid van de woning van Michel Galant, toenmalig voorzitter van de

Wouw. Het toestel werd na demontage ondergebracht in zijn garage, waar het stilaan vergeten werd.

Tien jaar later hoorde Eric toevallig van een Lerche die al geruime tijd ergens in een garage stond, dik onder het stof natuurlijk. Erics nieuwsgierigheid en interesse werden geprikkeld en hij besloot een kijkje te gaan nemen. Het was als liefde op het eerste gezicht, en na enig onderhandelen met de toenmalige clubverantwoordelijke werd er een prijs bedisseld.

Zoals verwacht liet Eric er geen gras over groeien (er lag al genoeg stof op), en samen met zijn 2 broers kocht hij het toestel, dat prompt verhuisde naar een hangar te Werchter. Het toestel onderging een grondige onderhoudsbeurt. Door het gebruik van een goedkope verf was het resultaat echter niet om aan te zien. Ondertussen hadden de gebroeders een gecrashte Ka 6 CR opgekocht en ging alle aandacht naar dit toestel. Daardoor belande het project Lerche even in de schuif (enkele jaren).

Met het ter ziele gaan van het bedrijf waarin ik was tewerkgesteld, kwam één en ander in een stroomversnelling: plots kreeg ik voldoende vrije tijd met het gedwongen brugpensioen, en wat kan een modelbouwveteraan anders doen dan zich met hart en ziel op die nieuwe uitdaging werpen? Gesterkt door het succes van die eerste onderneming (Ka 6 CR terug vliegwaardig) gingen we over tot de grondige restauratie van de bewuste Lerche. Het was wel met enige schroom dat we de werken opstartten, maar de enige goede manier is die van de grondige aanpak.

Er werd gestart met de romp. De ganse bekleding werd er afgehaald en gans het frame werd tot op het bot gedemonteerd. Zodra het naakte frame gezuiverd was van alle roest en stof gingen we over tot het aanbrengen van de grondlaag, gevolgd door een laklaag. En zie, als bij wonder stond daar een zo goed als nieuwe romp te glinsteren in de zon. Nu kon aan het heropbouwen van de stuurorganen begonnen worden, wat dan ook gebeurde. Tot hertoe viel het allemaal nog goed mee, het toestel was blijkbaar goed gestockeerd geweest en van slijtage door gebruik was er nauwelijks sprake, naar schatting een kleine 1 000 uren op 30 jaar; slechts het eerste logboek (1960-1964) is bewaard gebleven.

Nu de romp zo goed als klaar was, op het bekleeden met doek na, was het de beurt aan de vleugels. De eerste vleugel werd verhuisd naar mijn garage en mijn wagen werd prompt, voor onbepaalde tijd, tot buitenslapen verplicht. Na verwijderen van het doek werd de houtstructuur grondig gecontroleerd. Wat bleek nu? Alle halve maantjes en verstevigingen die over de ribstructuren gelijmd waren, kwamen los zonder grote krachtsinspanning. Deze ontdekking maakte ons wel enigszins ongerust over de rest van de verlijmingen, voornamelijk van de hoofdlijger en van de omkasting rond de aanvalsboord. We hadden echter het geluk aan onze zijde, alle andere verlijmingen buiten de halve maantjes waren nog heel degelijk.

De reden waarom de halve maantjes zo gemakkelijk los kwamen, lag aan het feit dat de lijmvlakken van de plaatjes niet geruwd werden vooraleer ze te verlijmen. Indien je zelf ooit met triplex werkt, denk er aan dat zo een plaat uit een pers komt, en dat het oppervlak na het persen heel glad en lichtjes vettig kan zijn, wat het aanhechten van de lijm in ernstige mate bemoeilijkt. De eerste belangrijke stap nu was het verwijderen van alle halve maantjes (zo'n 300 stuks), de lijm afschuren van de ribben en nieuwe maantjes aanbrengen. Nu, 300 halve maantjes uitsnijden of zagen vond ik wel wat teveel van het goede, zodat er wat anders moest op gevonden worden. Na enig denkwerk kwam ik op het idee een ronde pons en ponskussen aan te maken op mijn draaibankje en dit te monteren op een handbediende kniepers welke ik ooit van mijn werknemer als schroot heb kunnen opkopen. Aan dat speciale werkje heb ik dan ook dubbel genoeg beleefd.

Het volgende werk aan de vleugel bestond erin alle resterende verf (5 lagen) van de bekisting te halen zonder het hout te kwetsen. Dit

“werkje” nam 5 dagen in beslag. Het was een kwestie van een schakelaar in mijn hoofd om te leggen en daarmee het denken uit te schakelen, anders was ik zeker knettergek geworden. Vervolgens was het de beurt aan de spoilerkast; ook dit deel vergde heel wat zweet, geduld en vel van mijn kneukels eer alles perfect proper was geschuurd.

Eenmaal het houtwerk klaar, kwamen de stuurorganen aan de beurt. Ook hier werd alles gedemonteerd en gekuist. Na grondig nazicht en enkele lagerbusjes te hebben vervangen, waren ook deze onderdelen klaar voor herschilderen. Na het vernieuwen van alle stuurkabels in de vleugels en de romp bleef er enkel nog het stabilo te schuren. Terwijl het vaste gedeelte van het richtingsroer toch open lag voor nazicht heb ik ervan geprofiteerd om een snelheidscompensatie in te bouwen (düse) voor de vario's.

Het grote ogenblik voor het bekleden van romp en vleugels met nieuw doek was aangebroken. Om voor geen verrassingen komen te staan, hebben we eerst ons licht opgestoken bij F. Verstreken te Lommel (reeds 30 jaar ervaring in vliegtuigconstructies). Gewapend met deze nieuwe kennis zijn we gestart, eerst met de romp, daarna de vleugels. Een goede verluchting is een must gezien het feit dat het aanbrengen en afwerken van doek ongeveer 20 liter spanlak (dope) en evenveel verdunner vergt. Ik ben meerdere keren half dronken naar boven gestrompeld om terug op adem te komen, een goed masker met koolstoffilter is echt geen luxe.

Het spanlakken zelf nam ongeveer 2 weken in beslag, er moesten ongeveer 6 lagen geborsteld worden vooraleer het doek zijn juiste spanning verkreeg.

Eindelijk was het rond begin april 1993 zover dat we de eindlaag konden aanbrengen; hier

voor werd gewacht op een windstille, droge, insectenvrije en warme dag (ca. 20° C). Gewapend met een verfpistool en de nodige liters lak en verdunning werd met het meest delicate werk van gans de onderneming gestart. Waarom ik dit het meest delicate werk noem? Heel eenvoudig, omdat het eindresultaat staat of valt met een goed ogende finish (zie twee bladzijden eerder), hoe goed de rest ook mag zijn. Om het mogelijk te maken een vleugel in één keer zowel boven- als onderaan te kunnen spuiten, maakten wij gebruik van een “rolgalgje” zoals men gebruikt in de ziekenhuizen voor het bevestigen van de infuus-zakjes boven het ziekenbed, spulletjes die we bij de oudijzerhandel op de kop tikten.

Met enkele hulpstukken werd de vleugel tussen twee galgjes bevestigd; zo kon zowel boven- als onderkant van de vleugel naar boven gedraaid worden. Het spuiten zelf verliep vrij vlot, alleen moesten we, gewapend met een pincet, regelmatig onfortuinlijke vliegjes uit de verf weghalen. Twee lagen verf volstonden om een perfect egaal glanzend vlak te bekomen. Het eindresultaat was meer dan bevredigend, nu konden we na uitharden van de verf ons toestel eindelijk eens volledig monteren. Helaas, wat bleek achteraf? We hadden de cockpitkap vergeten te bekijken en die paste van geen kanten. We begrepen helemaal niet hoe er met diezelfde kap nog kon gevlogen worden, wringen deed ze langs alle kanten. Doch niet getreurd, ook deze klus zou ons wel lukken, en na weer enkele dagen van zweten en zwoegen (allee, bij manier van spreken natuurlijk) stond ze daar te pronken in haar nieuw kleedje of moet ik zeggen met haar nieuwe “brilleglazen”. We hadden tegelijk met het correct aanpassen, alle acrylaatplaten vernieuwd.

Er restte ons nu enkel nog alle resterende accessoires aan te brengen zoals venturi, instru-

mentenborden, zitjes en "last but not least" de veiligheidsgordels.

24 april 1993 werd een historische dag: de Rhönlerche OO-ZEH koos na een lange, lange, diepe slaap eindelijk, fris en monter, opnieuw het luchtruim. Sindsdien is onze Lerche een regelmatig geziene gast op de old-timer fly-ins van de Nederlandse Old-timer Vereniging, V.H.Z. (Vereniging van Historische Zweefvliegtuigen). Op de eerste fly-in van de V.W.Z., waaraan wij deelnamen, te Hoge Veen, werd de

OO-ZEH gelauwerd als best gerestaureerd toestel en ontvingen wij de wisselbeker voor een jaar in bewaring.

Ook, op Goetsenhoven staat onze Lerche regelmatig aan de start. Iedereen die benieuwd is hoe zo'n oud lestoestel aanvoelt, is steeds welkom om een testvlucht mee te maken. Je kan dan zelf voelen hoe goed en braaf deze old-timer te vliegen is.

Karel Vandewalle
(overgenomen uit Cumulus)

CLUBNIEUWS

ZWEEFVLIEGKAMPEN OP KEIHEUVEL

Alleen op wekdagen, in groepsverband of individueel, dit wel na telefonisch contact. Voor langere periodes schriftelijk aanvragen. Mooie camping vlak naast het vliegveld, wandel- en fietspaden voor de ganze familie, grote speeltuin en openluchtwembaden voor de kinderen. Om inkopen te doen zijn er winkels in een straal van 1 km rond het vliegveld. Gezellig clubhuis waar u terecht kan voor een heerlijke maaltijd of een drankje. Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8, 2490 Balen, tel. (014)81 25 21.

14DE INTERNATIONAAL SPATZENTREFFEN

Dit intussen traditionele treffen gaat door van 29 mei t/m 1 juni 1997 op het vliegveld van de Flugsportclub Mümlingtal e.V. (Duitsland), en staat open voor alle L-Spatz types. Uiterste inschrijvingsdatum: 15 mei 1997. Voor inlichtingen of inschrijving kan men terecht bij:

- Flugsportclub Mümlingtal e.V.
Postfach
D-64732 Bad König

- Bernd Müller
Kantstrasse 13A, D-64319 Pfungstadt
Tel.: weekdag 00 49 6157 83981,
weekend 00 49 6061 73545
Internet:
http://ourworld.compuserve.com/homepages/Hermann_Suppe/spatz01.htm

2DE SPATZ/FAUCONNET TREFFEN TE CHAUVIGNY

Van 16.8 t/m 31.8.1997 gaat opnieuw een Spatz/Fauconnet treffen door op het vliegveld van Chauvigny, 30 km ten oosten van Poitiers (Frankrijk). Inschrijving ter plaatse: 1 week 220 FRF, 2 weken 280 FRF (resp. 110 en 165 FRF voor -25 j.), camping 20 FRF per dag en per persoon. Alleen vliegtuigsleep, prijs 1996 was 120 FRF tot 500 m, prijs 1997 afhankelijk van de benzineprijs.

- Inlichtingen:
Achille Servranckx
Marius Duchéstraat 18,
1800 Vilvoorde
Tel. (02)251 40 22
-

**INTERNATIONAAL
SPORTWETENSCHAPPELIJK
SYMPOSIUM "TALENTDETECTIE EN
TALENTONTWIKKELING IN DE SPORT"**

Dit symposium wordt georganiseerd op zaterdag 11 oktober 1997 door het Instituut voor Bewegings- en Sportwetenschappen en de afdeling Motorische Revalidatie en Kinesithérapie van de Faculteit Geneeskunde van de Universiteit Gent - RUG, in samenwerking met de Bond voor Lichamelijke Opvoeding - BVLO. In de voormiddag wordt het begrip sporttalent multidimensioneel benaderd: morfologisch, fy-

siologisch, motorisch, psychologisch, sport-medisch. In de namiddag worden de wetenschappelijke principes op het vlak van talentdetectie en -begeleiding getoetst aan de ervaringen van trainers en medici die in de dagelijkse topsportpraktijk staan. Ook buitenlandse modellen zullen toegelicht worden.

Voor meer inlichtingen kan men zich wenden tot het secretariaat van het symposium:

Waterkluiskaai 16
9040 Sint-Amandsberg/Gent
tel. (09)218 91 20
fax (09)229 31 20

WEDSTRIJDNIEUWS

FINANCIËLE STEUN VOOR JONGE WEDSTRIJDPILOTEN

In 1997 voorziet de Wedstrijd- & Selectiecommissie opnieuw financiële steun voor wedstrijddeelname van piloten jonger dan 25 jaar en dit onder de vorm van een tussenkomst in het inschrijvingsrecht. De kandidaten zenden na de wedstrijd een briefje met hun resultaten en uiteraard hun persoonlijke gegevens naar: Mark Huybreckx, Coördinator W&SC Holven 51, 2490 Balen

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD KORTRIJK

De Kortrijk Flying Club organiseert, van 8 t/m 11 mei 1997, de achtste uitgave van de IZW op het vliegveld KORTRIJK-WEVELGEM (EBKT).

De wedstrijd staat open voor alle klassen. Er worden slechts 40 toestellen toegelaten. Het is toegestaan dat verschillende piloten op één toestel vliegen. De titel, punten en prijzen worden dan per ploeg toegekend. Piloten en teams dienen bij

inschrijving gekend te zijn. De toestellen worden ingedeeld volgens de factor van de laatste DAeC-handicaplijst. Indien er in een bepaalde klasse minder dan 4 toestellen deelnemen, zal deze bij de dichtstbijgelegen klasse worden gevoegd. De samenvoeging gebeurt voor de te vliegen proeven en puntenberekening.

Elke piloot dient in het bezit te zijn van een geldige zweefvliegvergunning, FAI-sportvergunning, D-brevet. Parachute, radio, barograaf en fototime-camera zijn verplicht (motorzwevers: baro met foto- en motoraanduiding). G.P.S. is toegelaten. Blindvlieginstrumenten zijn niet toegelaten. Er is camping voorzien.

Inschrijvingsgeld: 2 500 BEF (4 films inbegrepen) door betaling met gekruiste Euro- of internationale in BEF uitgegeven bankcheque. Deze cheque dient samen met het inschrijvingsformulier verstuurd, enkel naar het wedstrijdsecretariaat. Op de laatste wedstrijd dag worden de sleepstarts afgerekend à 600 BEF per start. Bijkomende films met ontwikkeling

kosten 250 BEF. Uiterste inschrijvingsdatum: 15 april 1997.

Voor nadere inlichtingen of inschrijving kan men zich wenden tot het wedstrijdsecretariaat: Freddy DEMEESTER, Langerei 44, B-8000 Brugge, fax (050)35 05 70

9DE BENELUX-WEDSTRIJD 1997 13DE INTERNATIONALE 8-DAAGSE VAN DE KEIHEUVEL

Periode: van 2 t/m 9 augustus 1997

Klassen: 18-meter-, ren- en standaardklasse; motorzwevers en turbo's zijn eveneens toegelaten

Inschrijvingskosten: 5 000 BEF

Sleepstart: 700 BEF

Zelfstarters: 300 BEF

Camping: 400 BEF/dag/piloot, all-in

Maximum aantal toegelaten toestellen: 50

Er is mogelijkheid tot trainingsvluchten, dit wel op aanvraag.

Uiterste datum voor inschrijvingen is 28 juli 1997.

Contact: Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan, 2490 Balen, tel. (014)81 25 21

32STE INTERNATIONALE HAHNWEIDE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD

De Fliegergruppe Wolf Hirth organiseert deze traditierijke zweefvliegweek van 2 t/m 10 mei 1997 op het vliegveld Hahnweide - Kirchheim unter Teck. De wedstrijd staat onder de algemene leiding van Siegmund Maier, de sportleiding en weersvoorspellingen zijn in handen van Albert Kiessling. Voor meer inlichtingen en inschrijvingen kan men zich wenden tot:

Fliegergruppe Wolf Hirth

Hahnweide D-73230 Kirchheim/Teck

Fax: 00 49 7021 59 555

Vanaf 14 april kan men ook informeren via Internet: <http://www.pop-stuttgart.de/hawei>.

Tijdens de wedstrijd kan men daar ook de resultaten opvragen.

CONTACTADRESSEN VOOR ANDERE WEDSTRIJDEN:

N.K.:

Michel Nizet, ch. de Verviers 183, 4910 Theux, tel. (087)22 42 84

Kiewit Cup:

Ken Evens, Schoolbergenstraat 91, 3010 Kessel-Lo, tel. (016)25 68 35

Kaiser-wedstrijd:

Patrick Albert, A. Rodenbachlaan 42, 3600 Genk, tel. (089)30 60 94

Victor Boin: Patrick Albert

Handicap der Kempen:

Luc Van Camp, Zittaart 26, 2275 Poederlee, tel. (014)21 43 10

European Masters' Cup:

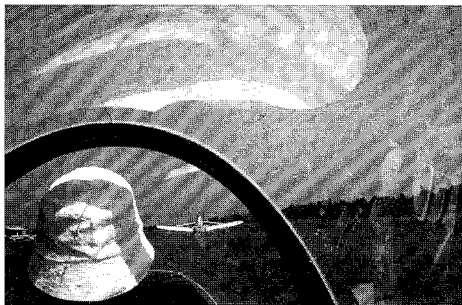
Brian Spreckley, Les Ages, F-36300 Le Blanc, Frankrijk, tel. 00 33 5437 3408, fax 00 33 5437 5072.

Pokal Alten Langohren:

René Arndt, tel 00 49 3089 19705.

Europacup Tweezitters:

Aéroclub du Poitou, Section Vol à Voile, Aérodrome de Poitiers-Biard, F-86580 Biard, Frankrijk.



"Vibrant energy". Sleepstart van een ASK 21 getrokken door een Pawnee (foto Albert Stinckens)

EVENEMENTENKALENDER 1997

WEDSTRIJDEN NATIONAAL

- 08.5-11.5 Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk, vliegveld Wevelgem, Kortrijk Flying Club
08.5-11.5 30ste Internationale Ardennenwedstrijd, vliegveld Saint-Hubert
17.5-25.5 Nationale Kampioenschappen, vliegveld Theux, Verviers Aviation
17.5-19.5 Kiewit Cup, vliegveld Hasselt/Kiewit, Albatros Zweefvliegclub
24.5-25.5 Kaiser-wedstrijd (Ka 8-6-7-13), vliegveld Zwartberg, Limburgse Vleugels
24.5 (25.5) Victor Boin, Open-/Renklasse, vliegveld Zwartberg, Limburgse Vleugels
28.6-29.6 Handicap der Kempen, vliegveld Weelde, Kempische Aéroclub
02.8-09.8 Benelux/Keiheuvel Wedstrijd, vliegveld Keiheuvel/Balen, Aéroclub Keiheuvel
vanaf 16.8 European Masters' Cup 1997 te Saint-Hubert

WEDSTRIJDEN INTERNATIONAAL

- 02.5-10.5 Pokal Alten Langohren (oude open klasstoestellen) te Klix (D)
02.5-10.5 Internationale wedstrijd te Hahnweide-Kirchheim (D)
10.5-18.5 Internationale wedstrijd te Hockenheim (D)
29.5-01.6 14de Internationale Spatzentreffen te Mümlingtal (D)
29.6-13.7 25ste Wereldkampioenschappen te Saint-Auban (F)
16.7-25.7 Worldcup bergvliegen te Vinon (F)
19.7-08.8 10de Europese Dameskampioenschappen te Prievidza (SL)
27.7-09.8 Europacup tweezitters te Poitiers (F)
08.8-22.8 4de Europese Juniorkampioenschappen te Musbach (D)
16.8-31.8 2de Spatz/Fauconnettreffen te Chauvigny (F)
03.9-21.9 1ste Wereldluchtvaartspelen Zweefvliegen en 1ste Wereldkampioenschappen Wereldklasse te İnönü (Turk.)
13.9-21.9 1ste Wereldluchtvaartspelen Kunstzweefvliegen en 7de Wereldkampioenschappen Kunstzweefvliegen te Antalya (Turk.)

EVENEMENTEN

- 23.4-27.4 Aero'97 beurs voor de lichte luchtvaart te Friedrichshafen (D)
26.7-01.8 Rendez-vous Rally 1997 van de Vintage Glider Club te Pont-Saint-Vincent (F)
02.8-10.8 Internationale Rally 1997 van de Vintage Glider Club te Bar-sur-Seine (F)

SPORTCOMMISSIE 3.12.1996

De Voorzitter verwelkomt de heer F. Dauw, examinator zweefvliegen, afgevaardigd door de Luchtkadetten.

1. AANVAARDING VERSLAG

VERGADERING 4.9.1996

Dit verslag wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

2. HOMOLOGATIE PRESTATIES

ZWEEFVLIEGEN

Na controle betreurt de Commissie de volgende aanvragen tot homologatie te moeten verwerpen:

D. Eskenazi: 300 km;

T. Lemineur: 500 km.

De aanvragen van S. Bovin en F. Gueuens moeten nog vervolledigd worden.

3. RESULTATEN VAN MANIFESTATIES

De Commissie bekrachtigt volgende resultaten:
Victor Boin Wisselbeker 1996 - Genk
Ka8-wedstrijd 1996 - Genk

4. INTERNATIONALE GELDIGHEID ZWEEFVLIEGVERGUNNINGEN

De Voorzitter informeert de Commissie van het feit dat Belgische piloten niet mochten vliegen te Colmar. Als voorwendsel werd aangehaald dat hun zweefvliegvergunning ongeldig zou zijn daar ze niet uitgaat van een staatsadministratie. Men loste dit probleem in de regio Rijnssel op door het aanvaarden van de bevestiging dat de Belgische licenties afgeleverd werden in overeenstemming met de ICAO-regelgeving. Daar de licentie pas herdrukt werd, stelt J. Servais voor drie stempels te laten vervaardigen met volgende tekst: "Deze licentie werd afgeleverd in overeenstemming met de ICAO-specificaties". Deze zullen ter beschikking gesteld worden van de drie personen, gemachtigd tot het afleveren van de zweefvlieglicenties. In alle geval mag deze stempel alleen geplaatst worden op de licentie van piloten die ouder zijn dan 16 jaar.

De LVZC-afgevaardigden stellen voor het zweefvliegreglement terug als volgt aan te passen: vervangen van de passus "...16 jaar voor 31 december" door volgende tekst "...de volle leeftijd van 16 jaar bereikt hebben".(*)

5. ALLERLEI

a. Men zal de Hongaarse en de Spaanse NAC benaderen met het verzoek om machtiging te

(*) nvdr: deze passus van het verslag (vanaf "In alle geval") is volgens de LVZC geen volledig correcte weergave van de besprekingen en zal in overleg met de Sportcommissie verbeterd worden.

verlenen aan Belgische sportcommissarissen tot het controleren van zweefvliegproeven afgelegd door Belgische piloten in deze respectievelijke landen.

b. De militaire geneesheer Philippe Vienne, tevens houder van het brevet "Lucht- en ruimtevaartgeneeskunde, wenst machtiging voor de burgersector. Men zal hem informeren over het feit dat KBAC enkel bevoegdheden aflevert in het domein van het zweefvliegen.

VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Vergunning Zweefvliegpiloot

BUYSE Anton	JASPERS Paul
DEMUYNCK Jean-Pierre	KIECKENS Johan
DE WILDE Guido	SERMEUS Kurt
GERITS Marcel	STICHELBOU Barbara
JACOBS Mathieu	VAN POPPEL Leo

b. Bevoegdverklaring met passagier

ANSEEUW Stefaan	KLIJNSMA Daniel
BUYSE Anton	MOUS David
COX Jos	SERMEUS Kurt
CUPPENS Mattijs	VAN DEN BRANDEN J.
DEMUYNCK Jean-Pierre	VAN HAAREN Jan
DENOULET Gilbert	VLAEMINCK Fernand

c. Bevoegdverklaring Hulpinstructeur

BEERSAERTS Guy	DEMEESTER Freddy
DE BACKER Patrick	SERGEANT Guido
DECLERCK Xavier	VANDEWYNCKELE Ph.
DE CORTE Michiel	

FAI-PRESTATIES

1. D BREVET

a. 1 000 m hoogtewinst

AERTS Joachim	FERDINANDE Tom
ANSEEUW Stefaan	GUISSET Jean-Baptiste
DELBROEK Johan	LE BEER Guido
DE MEUTTER Marcel	MATHIEU Sebastien
EYKELBERG Stephan	VANOSMAEL Piet

b. 50 km afstand

ADRIAENSEN Nick	CREMERS Jacques
ANSEEUW Stefaan	DEVOLDERE Raymond
BELIEN Marc	FERDINANDE Tom
BOEVE Emmanuel	TERRAS Eddy
COUSSEE Chris	VANOSMAEL Piet

c. 5 uur duurvvlucht

AERTS Joachim	CLOETENS Kristof
ANSEEUW Stefaan	DE MEUTTER Marcel

JANSEN Kim
KINSCHOTS Tom

MATHIEU Sebastien

PICCART Guy
RAYMAECKERS O.
RUYMEN Yves

VAN ROBAYS Jan
VERBURGH Yves

d. Behalen het Zilveren Kenteken

ADRIAENSEN Nick
ANSEEUW Stefaan
CREMERS Jacques

FERDINANDE Tom
TERRAS Eddy

2. E BREVET

a. 300 km vrije afstand

BRASPENNING Louis
GREGORIUS Julien

3. F BREVET

a. 300 km doelvlucht

BRASPENNING Louis
GREGORIUS Julien
RAYMAECKERS O.

RUYMEN Yves
VERBURGH Yves
VRANCKEN Ludo

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: Ka6 CR OO-ZVN, zeer goede staat, volledig geïnstrumenteerd, radio, akoestische vario, aanhangwagen, elektronische baro Winter 8 000 m. Inlichtingen: Louis Lauwers, Weelde, tel. (014)65 63 64.

TE KOOP: Speed-Astir II, goede staat, ongevalvrij, Peschges VP3, Garmin 55, FSG 40, nieuwe lederen binnenbekleding, aluminium aanhangwagen, prijs o.t.k. Kris Van Dam, tel. (03)384 37 59.

TE KOOP: Nimbus 2c OO-ZZM, zeer goede staat, compleet. Tel. (015)23 44 59.

TE KOOP: open aanhangwagen voor standaard zweefvliegtuig. Inlichtingen: Achille Servranckx, tel. (02)251 40 22.

TE KOOP: SOAR, programma (DOS) voor het tekenen van proeven en ontleden van GPS loggers. Bevat uitgebreide database van keerpunten en vliegvelden. Prijs 800 BEF. Tel. (015)23 44 59.

TE KOOP: Garmin GPS 90, nieuw, 22 000 BEF; fototime camera Konica EFJ, 3 000 BEF; barograaf Winter 8 000 m, 12 000 BEF. Van Autreve Franz, tel. (09)222 86 38.

TE KOOP: Garmin GPS 95 XLJ in perfecte toestand en slechts 2 jaar oud, vanwege aankoop LX 4000. Prijs 2/3 van nieuwprijs. J. Luyckx, Bilzen, tel. (089)41 21 14 (weekend).

TE KOOP: radio VHF Dittel FSG 40 S in perfecte toestand met toebehoren en draagtoestel; ook zweefvliegboeken (in het Nederlands, Frans, Engels, Duits, prijzen 200 à 700 BEF), als nieuw, voor verzamelaars en/of clubbibliotheken. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen op tel. nr. (050)31 33 68.

TER BESCHIKKING IN ISSOUDUN: 2 caravans met alle comfort, vanaf mei tot in september. Bellen naar (09)221 31 57.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT:

KNVvL-publicaties:

Theorie van het zweefvliegen

725,- BEF (825,- toegezonden)

Praktijk van het zweefvliegen

780,- BEF (880,- toegezonden)

NIEUW: Elementaire vliegopleiding

200,- BEF (250,- toegezonden)

KBAC-Instructeursboekje

220,- BEF (250,- toegezonden)

Individueel vliegboekje

80,- BEF (100,- toegezonden)

Zilveren-C-sticker

30,- BEF (50,- toegezonden)