

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

20ste jaargang - nummer 77
januari - februari - maart 1999

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

kantoor van afgifte Gent X

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01



Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9
2530 Boechemout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: lvzc@snv.be
internet homepage: <http://www.snv.be/lvzc>

Betalingen:

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

Redactiemedewerker:

Peter MULLAERT
tel.: (09) 221 31 57

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Stéphane Vander Veken
Baarle-Frankrijkstraat 24,
9830 St.-Martens-Latem
tel./fax: (09) 282 41 53 [fax: eerst even bellen]
e-mail: s.vander.veken@mercator-hs.be

kantoor van afgifte Gent X

20ste jaargang - nummer 77
januari - februari - maart 1999

INHOUD

Redactioneel	2
Symposium Liga	2
Uitlaatklep	22
FAI nieuws	23
Sportcode update	24
Charronnieuws	24
Zweefvliegtuignieuws	26
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (22)	27
Het hoekje van de boekenvreter	30
Wie ben jij, zweefvlieger? (vervolg)	30
Wedstrijdnieuws	33
Evenementenkalender	33
Sportcommissie	34
Mededelingen en service	36

Aan dit nummer werkten verder mee:

E. De Coninck - I. Lens - R. Marien - G. Peeters - J. Speetjens...
en F. Van Autreve voor de bandopnames
Alle foto's van het symposium zijn van 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 1999 op het redactieadres.

Foto cover: Wedstrijd Keiheuvel 1998, Stef Dammen met YP in final
(foto Aerts - Maes)

REDACTIONEEL

Eerst een woordje in verband met het vorige nummer: heel wat mensen kregen hun exemplaar pas een hele poos na nieuwjaar. Nochtans was het ter post afgegeven op 22 december (zie datumstempel van de post), een dag vroeger zelfs dan de vorige jaren. De bedeling verliep helemaal chaotisch, want ik kreeg reeds op 27 december een exemplaar teruggestuurd uit Limburg, terwijl mijn eigen nummer pas op 8 januari toekwam (15 km langs de weg, maar 2 km in vogelvlucht!).

Het is ondertussen traditie geworden dat het eerste Ligablad van het nieuwe jaar een uitvoerig verslag brengt van het Symposium. Ditmaal heeft het zo'n omvang genomen dat de redactie verplicht was een aantal ingezonden artikels naar het volgende nummer te verschuiven. Sorry! Dit mag jullie zeker niet afschrikken om nog meer in de pen te springen.

Nog vele mooie vluchten in 1999!
Stéphane

SYMPOSIUM LIGA

A. VERGADERING INSTRUCTEURS

1. Luchtruim

Luc Beerts liet zich verontschuldigen ten gevolge van het overlijden van zijn echtgenote. De huidige luchtruimsituatie werd gepresenteerd door Luc Vandebeeck.

Het eerste punt betrof de recente ontwikkelingen rond Beauvechain en Luik TMA.

Dan werd het voorstel toegelicht dat in september 1998 door de luchtruimcommissie werd ingediend om ons wat meer ademruimte te geven. Voor de LFA G1 vraagt men dat die voor alle gebieden buiten de TMA's tot FL 55 zou worden opgetrokken; voor G2 dat FL75 op aanvraag overal bij bepaalde weertypes zou mogelijk zijn (boven de Ardennen krijgen wij dat waarschijnlijk los, maar ten N zal dat moeilijk worden); voor G3 - Verviers blijft alles bij het oude; boven Ardennen zouden wij graag FL95 op aanvraag bekomen; er is ook een voorstel om voor Zoersel ten Noorden van de autoweg op

aanvraag tot 4 500 ft. te mogen klimmen.

Nog een kort overzicht van huidige probleemgevallen: opgelet boven Namen! Liever rondvliegen.

Op 29 januari '99 was er een vergadering waar onze voorstellen werden gepresenteerd. Belgocontrol (de vroegere Regie der Luchtwegen) reageerde afwijzend, maar het Bestuur der Luchtvaart nam een gunstiger houding aan. Afwachten dus!

Voor de onmiddellijke toekomst: over de onderhandelingen voor een uitbreiding van Beek TMA is het de laatste tijd stil geworden. Daarentegen zijn er wel problemen te verwachten ten Noorden van Schaffen en ten Westen van TMA Luik.

Er wordt een tabel van FL t.o.v. heersende luchtdruk ter beschikking gesteld voor elke club, ter verspreiding en gebruik op de briefing.

Transponders: wij gokten en stelden het invoeren van transponders in zweefvliegtuigen voor, maar de betrokken beroepsverenigingen stelden dat zij

de verwerking niet aankonden. We zullen wel zien wat dat het volgend jaar in Nederland geeft (per 1 januari 2 000 zijn transponders daar boven 1 500 ft verplicht).

2. Accidenten/incidenten

Theo Lens heeft zich laten verontschuldigen. Het verslag wordt voorgesteld door Gaston Peeters.

Incidenten / Accidenten in 1998

Eerst enkele definities. Wat is het verschil tussen een incident en een accident?

Incident (of voorval)

Alle ongewenste afwijkingen, in de lucht of op de grond, van de normaal geplande vlucht die het vliegtuig, de piloot of een persoon op de grond in gevaar kunnen brengen zonder echter schade op te lopen.

Enkele voorbeelden

- Circuit beginnen op lage hoogte zodat er geland moet worden zonder remkleppen te gebruiken...
- Vertrekken met remkleppen open zonder dat er direct een gevaarlijke toestand uit volgt, bijv. een Ka8 achter een Pawnee...
- Een normale buitenlanding is GEEN incident. Een buitenlanding van een piloot met oefenvergunning wel...
- Na het afdraaien van de piste niet op de plaats stoppen waar dat gepland was, bijv. te dicht bij geparkeerde vliegtuigen...
- Een kabel droppen op enkele cm van een vleugel maar zonder schade.

Serieus incident

Idem als een incident, maar een accident wordt op het nippertje vermeden. Het enige verschil tussen een serieus incident en een accident ligt in het eindresultaat, niet in de oorzaak.

NOODVALSCHERMEN

- *REPACK, PLOOIEN EN ONDERHOUD*
- *JAARLIJKSE INSPECTIE*
- *VERKOOP OP MAAT*

RONNY VERVAET

Maalstraat 16, 8560 Moorsele

Tel : **056/50 63 90** Fax : 056/ 50 43 59

Email : jera@skynet.be



Member of the Parachute Industry Association

Enkele voorbeelden

- Circuit beginnen op lage hoogte zodat er geland moet worden zonder remkleppen te gebruiken en er niet geland wordt op de piste of in het geplande veld...
- Vertrekken met remkleppen open met een direct gevaar als gevolg, bijv. een Janus met waterballast...
- Een kabelbreuk op lage hoogte maar zonder verdere schade...
- Airtow upset zonder schade...
- Totvlucht zonder dat het gepland was...
- Een cockpit die openvliegt in vlucht maar zonder verdere gevolgen...
- Een sleepkabel die op een vleugel gedropt wordt maar zonder schade...

Accident

Een serieus incident wordt een accident wanneer er gewetsten of doden zijn, het toestel eerst hersteld moet worden alvorens het kan vliegen, het toestel vermist is.

Enkele voorbeelden

- Circuit beginnen op zo'n lage hoogte dat er geland moet worden zonder remkleppen te gebruiken en er niet geland wordt op de piste of in het geplande veld, met schade als gevolg...
- Airtow upset met schade bijv. aan de sleepkabel, sleephaak...
- Er vallen gewonden...
- Dodelijke accidenten...
- Toestel moet hersteld worden...

Maar bijv. deurtjes die beschadigd worden bij een buitenlanding of bij een landing met een vergeten wiel zijn niet te beschouwen als een accident maar wel als een gewoon incident. De lijn is niet altijd duidelijk te trekken.

INCIDENT: WIEL BINNEN BIJ START

GEGEVEN: wielhendel niet geblokkeerd voor de start bij de cockpitcheck

GEVOLGEN: Deurtjes afgerukt; geen verdere schade

TYPE ZWEVER: LS3

PLAATS: EBDT

TYPE VLUCHT: Vertrek voor overlandvlucht

ERVARING: Instructeur - 1 000 uur

METEO: Geen invloed

ACTIE: Briefing cockpitcheck

Bij de cockpitcontrole ondervond de piloot moeilijkheden om de remkleppen goed te bereiken. De wielhendel was wel naar voor en het wiel was (natuurlijk) buiten. Bij onderzoek is gebleken dat de hendel wel naar voor stond maar niet helemaal naar beneden: de overcenter van het wiel kon daardoor bij de minste schokbelasting binnen gaan. Dit gebeurde bij een snelheid van een 30 km/uur. De piloot heeft onmiddellijk losgekoppeld maar de deurtjes waren reeds afgerukt.

CONCLUSIE:

- Cockpitcheck grondiger doen
- Als er iets niet normaal is, moet dat niet aanvaard worden

INCIDENT: WIEL BINNEN BIJ LANDING

GEGEVEN: Wielhendel niet geblokkeerd - cockpitcheck niet correct

GEVOLGEN: Deurtjes en onderkant buik lichtjes beschadigd

TYPE ZWEVER: Pégase

PLAATS: Issoudun

TYPE VLUCHT: Landing na tweede solo op dit toestel

ERVARING: 60 uur

METEO: Geen invloed

ACTIE: Briefing cockpitcheck. Verandering briefing van de instructeur voor toekenning type rating Pégase: de wijze waarop men de wielhendel in de lock brengt.

De piloot vliegt de volledige vlucht met wiel buiten. Een beetje voor de aanvang van het circuit doet hij het wiel binnen. De instructeur op de grond en de man aan de radio merken de fout. De piloot doet het wiel uit maar zonder goed te controleren. Het wiel klap binnen bij het uitbollen.

CONCLUSIE:

- Altijd zien wat je doet of gedaan hebt.
- Het probleem was onbekend bij de instructeurs: actiepunt.

INCIDENT: BUITENLANDING BIJ LOKALE VLUCHT

GEGEVEN: Ziek geworden en toch blijven vliegen bij een lokale vlucht

GEVOLGEN: Buitenlanding; geen verdere schade

TYPE ZWEVER: Ka8

PLAATS: EBDT
TYPE VLUCHT: Lokale vlucht
ERVARING: 30 uur totaal
METEO: Goed weer, 1-3/8 Cu 1 200 m; 290°/10kts
ACTIE: Briefing

De piloot is "gebeten" om boven te blijven gedurende een lokale vlucht. Na het eten van enkele boterhammen wordt hij ziek maar wil toch doorzetten. Door verlies van concentratie komt hij buiten de lokale kegel en moet buitenland. De landing loopt gelukkig goed af, want het inschatten van de wind was totaal fout.

CONCLUSIE:

- Overmoedig
- "Het zal wel loslopen"-mentaliteit
- Zelfs bij een goede leerling zijn er een aantal "dat wist ik niet"s

SERIEUS INCIDENT: COCKPIT OPEN IN VOLLE VLUCHT

GEGEVEN: Slechte (uitgesleten) sluiting van cockpit
GEVOLGEN: Cockpit open in vlucht - gesloten - geen verdere schade

TYPE ZWEVER: Ka8

PLAATS: Issoudun

TYPE VLUCHT: Lokale vlucht

ERVARING: 30 uur totaal

METEO: Goed weer; 1-3/8 Cu 1 300 m; 340°/8kts

ACTIE: Cockpitsluiting voorzien van locksysteem tot definitieve reparatie werd uitgevoerd

De piloot doet een normale start en na loskoppelen klimt hij tot 800 meter. Om beter te centreren verandert hij van bocht. Bij dit manoeuvre vliegt plotseling de cockpitkap open. De kap wordt door het riempje tegengehouden. De piloot blokkeert de stick tussen zijn benen en trekt met beide handen de cockpit dicht. Is de cockpithendel geraakt? Bij onderzoek bleek duidelijk dat de haak buiten tolerantie was.

CONCLUSIE:

- Piloot heeft perfect gedaan wat er gedaan moest worden: eerst vliegen en dan reageren
- De jaarinspectie is aangepast

SERIEUS INCIDENT: AIRTOW UPSET

GEGEVEN: Te snelle sleep bij terugvlucht na buiten-

landing

GEVOLGEN: Airtow Upset tot kabel (ge)lost - geen schade

TYPE ZWEVER: LS1

PLAATS: Tussen EBKH an EBDT

TYPE VLUCHT: Terugvlucht achter sleper

ERVARING: 200 uur

METEO: Relatief goed weer; 1-3/8 Cu 1 300 m; 290°/10kts - turbulent

ACTIE: Briefing aan beide piloten

Na de start wordt er eerst normaal geklommen tot 700 m om nadien over te gaan in kruisvlucht. De snelheid neemt toe tot 170 km/uur. Het is turbulent en de sleepkabel is kort. De zwever kan niet meer volgen en trekt de remkleppen open zonder verbetering in de situatie. Hij sluit de kleppen om los te koppelen maar komt op dat ogenblik verticaal boven de sleper waardoor de kabel (wellicht) vanzelf loskomt. Er is geen radiocontact geweest.

CONCLUSIE:

- Te snelle sleep bij terugvlucht na buitenland
- Gebruik uw radio
- Maak afspraken voor de vlucht

ACCIDENT: SCHADE BIJ BUITENLANDING

GEGEVEN: Verandering veldkeuze in finale. Eerste veld was aspergeveld

GEVOLGEN: Schade aan romp

TYPE ZWEVER: ASK13

PLAATS: Buitenland Nederland

TYPE VLUCHT: Initiatie overlandvlucht met instructeur

ERVARING: 1 500 uur

METEO: Relatief goed weer; 1-3/8 Cu 1 100 m; 226°/10kts -turbulent

ACTIE: Geen

Opricht : ZW - Baarle Nassau - Nederweert - ZW. Het eerste keerpunt wordt normaal gerond. Rond Eindhoven (om CTR te vermijden) is de thermiek zwak en moeilijk. Op 250 m wordt de rugwindbaan ingezet. De leerling ziet dan dat het om een aspergeveld gaat. Er wordt uitgeweken naar een weide, maar met koeien. In de finale duikt plots prikkeldraad op. Hierdoor moest gedurende de landing een bocht van 90° gemaakt worden resulterende in harde traverserende landing.

CONCLUSIE:

- Aanvang voorbereiding buitenlanding te lang uitgesteld
- Aspergeveld is goed herkenbaar als je erover vliegt
- Steeds een alternatief hebben (indien mogelijk)

ACCIDENT: GRONDZWAAI BIJ START

GEGEVEN: Te hoog gras - Te veel initiatief door de leerling en de instructeur greep te laat in.

GEVOLGEN: Schade aan romp

TYPE ZWEVER: Blanik L-13

PLAATS: Amougies AERO

TYPE VLUCHT: Instructievlucht

ERVARING: 1 500 uur instructeur - leerling 2de vlucht

METEO: Goed weer; 330°/10kts

ACTIE: Geen

Lokale trainingsvlucht en slechts de tweede vlucht van de leerling. "De leerling vergat de gebruikelijke halve flaps te trekken..." Dit werd dan gedaan door de instructeur. "Ondertussen liet de leerling de linker vleugel zakken." De instructeur kon niet tijdig ingrijpen. De vleugel haakte in het veel te hoge gras en brak uit naar links.

CONCLUSIE:

- Veel te hoog gras op de startplaats
- Taken van een beginnende leerling moeten eenvoudig zijn

**ACCIDENT: DODELIJK ONGEVAL -
BUITENLANDING**

GEGEVEN: Tolvlucht op zeer lage hoogte bij buitenlanding

GEVOLGEN: Piloot overleden - toestel totaal verlies

TYPE ZWEVER: Siebert Sie3

PLAATS: Noord-Frankrijk bij Lille

TYPE VLUCHT: Wedstrijd

ERVARING: 500 uur

METEO: Relatief veel wind, 40°/15 kts

ACTIE: Geen

Op enkele km voorbij het keerpunt, wind af, is het toestel gecrashed bij een poging tot buitenlanding. Getuigen verklaarden dat het toestel laag over de bomen kwam aanvliegen, gevolgd door een plots duiken in tolvlucht tot op de grond. Het onderzoek wordt gedaan door de Franse autoriteiten.

CONCLUSIE:

Buitenlandingen met veel wind vragen veel oplettendheid. Een indruk van te snel te vliegen kan ontstaan als men op lage hoogte vliegt met veel rugwind...

ACCIDENT: GRONDZWAAI BIJ START

GEGEVEN: Gebruik flaps bij start - te hoog gras op startplaats

GEVOLGEN: Toestel beschadigd: rolroer opengesplitst aan vluchtboord

TYPE ZWEVER: ASW20

PLAATS: EBKT

TYPE VLUCHT: Lokale vlucht

ERVARING: 950 uur, weinig op ASW20

METEO: 120°/10 kts: crosswind van LH (90°)

ACTIE: Geen

Er wordt gestart met flaps negatief. Bij ca. 80 km/uur wordt de hendel in neutraal geplaatst. Door de veerdruk is de hendel ineens doorgesleden naar stand 4 (thermiekstand). De vleugel is weggefallen en is blijven haken in het te hoge gras met een grondzwaai als gevolg. De sleepkabel is gelost op het ogenblik dat de zwever meer dan 90° gedraaid was.

CONCLUSIE:

- Kennis (ervaring) met alle eigenschappen van het vliegtuig zijn belangrijk
- Het gras laten maaien kost veel minder dan de reparatie

ACCIDENT : SCHADE BIJ BUITENLANDING

GEGEVEN: Weinig buitelandingervaring - Geen rekening gehouden met wind

GEVOLGEN: Schade aan linker vluchtboord en rompspanen

TYPE ZWEVER: Ka8

PLAATS: Aubencheul - Frankrijk

TYPE VLUCHT: Overlandvlucht

ERVARING: 270 uur totaal

METEO: Goed weer; 5/8 Cu; wind 60°/8 kts; hevige turbulentie in finale

ACTIE: Geen

Finale bij een buitenlanding loopt parallel met een hoge rij bomen aan de rechterzijde. De wind komt van links. Hierdoor wordt de Ka8 afgedreven over de bomen

heen, weg van het veld. Daardoor wordt het veld in de breedte genomen met grondzwaai als gevolg.

CONCLUSIE:

- Slechte inschatting van de windrichting
- Slechte inschatting van de turbulentie in finale met bomen
- Blijf de baas in uw vliegtuig: Plan ahead!

ACCIDENT: SCHADE BIJ BUITENLANDING

GEGEVEN: Slecht inschatten van aanvliegeroute voor buitenlandingsveld

GEVOLGEN: De romp maar vooral de cockpit zwaar beschadigd

TYPE ZWEVER: ASW15

PLAATS: Buitenlanding in Libramont

TYPE VLUCHT: Overlandvlucht

ERVARING: 350 uur

METEO: 230°/10 kts

ACTIE: Geen

Het veld wordt normaal overvlogen maar de verhoogde berm voor de drempel wordt te laat opgemerkt. Hierdoor wordt de grond geraakt in het midden van het 300m lange grasveld. Door de gebrekkige remwerking kon een botsing met vlaggen niet vermeden worden.

CONCLUSIE:

- Slechte inschatting van de aanvliegeroute
- De remwerking op gras is onberekenbaar, maar de rem zelf was blijkbaar ook niet goed afgesteld
- Een accident is steeds een samenloop van verschillende elementen

INCIDENT: BIJNA-BRAND DOOR ZON

Batterij begint te smelten door effect van zoninstraling op cockpitkap. De batterij lag op een zwart valscherms. Waar was de beschermhoes? Wat met het valscherms en de instrumenten?

SERIEUS INCIDENT: BIJNA-BOTSING IN FINALE

De instructeur merkt, op het laat-

ste ogenblik, in finale, een landend motorvliegtuig boven de Ka7. Een accident kan vermeden worden door zeer kort te landen. De motorpiloot had de zwever niet gezien! Hij kreeg toelating om te landen van de info-radio! Een mooi staaltje van look-out van de instructeur. Maar...

SERIEUS INCIDENT: BIJNA-BOTSING IN LANDING

Bij een buitenlanding op Beerse (een VliegVeld!) wordt de piloot met opzet gehinderd door de boswachter. De piloot kan slechts op het nippertje een botsing voorkomen. De moorddadige houding van de boswachter is gekend maar mag niet aanvaard worden.

SERIEUS INCIDENT : BIJNA-BOTSING IN FINALE

De instructeur bemerkt een motorvliegtuig in finale. Radioccontact was vruchteloos. Met een S-bocht kan de instructeur in de Ka7 nog juist een botsing vermijden en het toestel binnen brengen. Lookout is niet alleen de job van de zweefvlieger!

ACCIDENT : GEKWETSTE BIJ GRONDOPERATIE

Bij het achterwaarts verplaatsen van de Blanik wordt een persoon gekwetst in het bovenbeen door de scherpe vleugeltip. Hij liep langs de startbaan met een vriend.

Ook op de grond is de lookout belangrijk!



Hoe kunnen we dit vermijden? (foto Stéphane Vander Veken)

SERIEUS INCIDENT: REMKLEPPEN

GEBLOKKEERD - OPEN

GEGEVEN: Overcenterbeveiliging remkleppen slecht afgesteld

GEVOLGEN: Harde landing met volle remkleppen zonder schade

TYPE ZWEVER: Ka7

PLAATS: EBKH

TYPE VLUCHT: Lokale vlucht; eerste vlucht na winteronderhoud; met leerling

ERVARING: Instructeur + leerling met 150 uur

METEO: Niet opgegeven

ACTIE: Overcenterbeveiliging goed gemonteerd

Een checkvlucht voor het nieuwe seizoen. Tegelijkertijd is het een eerste vlucht van de Ka7 na het winteronderhoud. In finale worden de remkleppen volledig geopend maar kunnen niet meer gesloten worden, met een harde landing als gevolg.

CONCLUSIE:

- Na winterwerken aan een toestel moet altijd een proefvlucht gemaakt worden, liefst alleen aan boord
- Jaarinspectie zou dat moeten gezien hebben

ACCIDENT: BUITENLANDING OP BUDEL - GRONDZWAAI

GEGEVEN: Landing in Budel naast betonpiste in hoog gras

GEVOLGEN: Schade aan spanten in romp en hoogteroer

TYPE ZWEVER: Kestrel

PLAATS: Budel

TYPE VLUCHT: Wedstrijd

ERVARING: 350 uur - 6 500 km overland - 20 uur op dit type

METEO: Zuid - 15 km/uur - zicht > 10 km - 8/8 bewolking

ACTIE: Briefing door instructeur

Gedurende de wedstrijd moeten buitenlanden in Budel. Circuit begonnen op 120 meter en geland naast de betonstrip. In finale blijkt het gras zeer hoog te zijn. Bij het uitbollen raakt de RH vleugel het gras met grondzwaai als gevolg. Geen radiocontact met Budel.

CONCLUSIE:

- Wedstrijdvliegen kan aanzetten tot het nemen van

risico's

- De radio zou wellicht geholpen hebben
- Waarom niet landen op de asfaltbaan?

ACCIDENT: BUITENLANDING - MISREKENING

GEGEVEN: Buitenlanding in maïsveld

GEVOLGEN: Zware schade aan vleugel

TYPE ZWEVER: Kestrel

PLAATS: Limburg

TYPE VLUCHT: Wedstrijd

ERVARING: 350 uur - 5 500 km overland - 20 uur op dit type

METEO: Oost - 10 km/uur - zicht > 10 km - hoge bewolking

ACTIE: Terug in dubbel met instructeur

Gedurende de wedstrijd moeten buitenlanden. Gekozen veld verkeerd ingeschat en is te klein. Er wordt getracht in het maïsveld te landen juist na het gekozen veld. Het toestel is echter te laag en vliegt recht tegen de maïs aan met brutale afremming als gevolg.

CONCLUSIE:

- Wedstrijdvliegen kan aanzetten tot het nemen van risico's
- Deze piloot heeft schijnbaar moeilijkheden met het inschatten van de reële situatie (zie ook vorig rapport)

ACCIDENT: EERSTE SOLO MET CROSSWIND

GEGEVEN: Eerste solovlucht met crosswind en afdraaien van piste

GEVOLGEN: Zware schade aan vleugel

TYPE ZWEVER: Ka7

PLAATS: EBKH

TYPE VLUCHT: Lokaal

ERVARING: Eerste solo

METEO: 10 km/uur - crosswind

ACTIE: Opletten om eerste solo's te laten vliegen met crosswind

De vlucht verloopt normaal tot na de landing (met crosswind van LH). De piloot geeft voet naar rechts om de piste vrij te maken maar doet dit veel te vlug na de landing. De Ka7 komt tot stilstand met de linkervleugel tegen een boompje, met schade als gevolg.

CONCLUSIE:

- De crosswind is wellicht niet de oorzaak

-
- Het wegdraaien van een piste na de landing vraagt veel meer ervaring dan normaal door een eerste solo kan geleverd worden. Zelfs zeer ervaren piloten laten zich nog regelmatig vangen...

ACCIDENT: COCKPIT VLIEGT OPEN BIJ START

GEGEVEN: Cockpit niet gelocked voor de start
GEVOLGEN: Zware schade aan romp en staart.
Vleugels?

TYPE ZWEVER: Pik20D
PLAATS: EBKH
TYPE VLUCHT: Lokaal
ERVARING: 200 uur
METEO: Zuid - 10 km/uur
ACTIE: Geen

Op ongeveer 5 meter hoogte vloog plots de cockpit open. De piloot neemt de stuurknuppel met de linkerhand om de kap te sluiten, wat ook lukt. De stick wordt losgelaten om te ontkoppelen. De zwever duikt steil de grond in omdat de trim zeer sterk neuslastig geplaatst was voor de sleepvlucht.

CONCLUSIE:

- Bij een cockpitcheck worden soms dingen vergeten. Daarom bestaat er een checklist
- Nooit de stick loslaten in sleep, zeker niet op die hoogte
- Trim uw vliegtuig altijd uit voor de te vliegen snelheid

SERIEUS INCIDENT: BUITENLANDING

BIJ LOCALE VLUCHT

GEGEVEN: Thermiek zoeken met de wind mee
GEVOLGEN: geen
TYPE ZWEVER: Ka8
PLAATS: Hongarije
TYPE VLUCHT: Lokaal
ERVARING: 40 uur
METEO: Geen info
ACTIE: Grondige briefing

Bij een lokale vlucht wordt thermiek gezocht met de wind mee. De eerste wolk pompt niet. Dan maar de volgende waar ook niets gevonden wordt. Bij het terugkeren gaat de vario naar -2 m/sec. Bij het sneller vliegen gaat de vario naar -5 en de snelheid wordt opgedreven naar

150 km/h. Terugkeren naar het veld is niet mogelijk, met een "harde" buitenlanding als gevolg.

CONCLUSIE:

- Thermiek zoeken met wind mee (bij een lokale vlucht) is altijd verraderlijk
- Is die variometer wel goed gecompenseerd, want -5 lijkt veel, zeker als het vooraf -2 gaf en weinig stijgen voordien

ACCIDENT: MISLUKTE FINALE BIJ LESSTART

GEGEVEN: Lokale lesvlucht
GEVOLGEN: Schade aan tip en rolroer
TYPE ZWEVER: IS28b
PLAATS: Hongarije
TYPE VLUCHT: Lokaal
ERVARING: instructeur 1 800 uur; leerling 1 uur
METEO: Thermisch
ACTIE: Geen

Bij een lokale lesvlucht wordt iets vroeger ingedraaid o.w.v. sterke daalwind in downwind. De instructeur zegt: "nog geen remkleppen". De leerling verstaat "remkleppen" terwijl de instructeur de flaps bedient. Het vliegveld wordt niet bereikt en er wordt in het korenveld geland voor de piste met grondzwaai als gevolg.

CONCLUSIE:

- Communicatiestoornis in cockpit
- Een leerling met slechts twee vluchten kan geen beoordeling vormen voor het gebruik van de remkleppen

INCIDENT: BUITENLANDING BIJ LOCALE VLUCHT

GEGEVEN: Lokale "overlandvlucht"
GEVOLGEN: Geen
TYPE ZWEVER: Club Libelle
PLAATS: Limburg
TYPE VLUCHT: Lokaal
ERVARING: 230 uur, tweede vlucht op dit toestel
METEO: Zuid - 10 km/h - 2/8 Cu
ACTIE: Grondige briefing

Bij een lokale vlucht wordt thermiek gezocht samen met een PIK2OE. Boven Kiewit gezakt tot 300 m. Eens terug op 600 m wordt beslist terug te vliegen naar EBZW (richting PIK). De pomp wordt aangevlogen op 330 m maar was niet te centreren. Goede buitenlanding op 5 km van EBZW.

CONCLUSIE:

Het is niet omdat er iemand anders met wellicht veel ervaring buiten de lokale kegel gaat dat u het ook moet doen

**ACCIDENT: DODELIJK ONGEVAL -
BUITENLANDING**

GEGEVEN: Tolvlucht op zeer lage hoogte in laatste bocht voor buitenlanding
GEVOLGEN: Piloot overleden - toestel totaal verlies
TYPE ZWEVER: Club Libelle
PLAATS: Limburg
TYPE VLUCHT: Lokaal maar uit lokale kegel gegaan
ERVARING: 100 uur, 20 uur en 6 vluchten op dit toestel
METEO: W-ZW/10 kts - thermisch wisselvallig
ACTIE: Geen

Bij een lokale vlucht met moeilijke thermiek en relatief veel wind wordt er buiten de lokale kegel gevlogen. Er moet een buitenlanding gemaakt worden. De juiste toedracht blijft gissen, maar zeker is dat het toestel in tolvlucht op zeer lage hoogte de grond indook (getuigen).

CONCLUSIE:

- Recente ervaring?
- Wellicht is de piloot "in de val" gevlogen door veel te laat te beslissen om buiten te landen
- De druk in de club om buitenlandingen te vermijden bij lokale vluchten was tamelijk hoog

SAMENVATTING: DE VERDELING VOOR 1998

Accident	13
Serieus incident	7
Incident	5

Dit is een omgekeerde ijsberg! Voor een totaal van 25 rapporten zijn er 20 (80%) serieuze incidenten of acciden-ten. De wijze van rapportering binnen de Liga is dus niet zoals het hoort te zijn.

De normale verdeling zou zijn:

Accident	1
Serieus incident	40
Incident	200
Niet gerapporteerd	14000

- Buitenlandingen blijven risicovol: 9 waarvan 4 bij lokale vlucht

- Drie voorvallen omdat er geen checklist gebruikt werd of omdat de check fout of niet gedaan werd
- Twee acciden-ten met dodelijke afloop: tolvlucht bij laatste bocht voor buitenlanding
- Veel fouten gebeuren omdat het beeld dat de piloot voor zichzelf vormt, niet overeenstemt met de werke-lijkheid
- Twee incidenten zouden kunnen te wijten zijn aan een technische fout
- Hoog gras blijft een probleem
- Goede instructeurs zijn van levensbelang

Aldus Gaston Peeters.

3. Rapport van de vergadering van het Ostiv Training and Safety Panel in Alleberg (Zweden) in augustus 1998

Ook dit verslag wordt uitgebracht door Gaston Peeters. Eerst was er een presentatie van de Zweedse veiligheids-campagne: na 4 jaar blijken er nog slechts 1/3 van de ongevallen van vroeger te gebeuren.

Stall en spintraining. Dit is een jaarlijks terugko-mende discussie: is er een volledige tolvlucht-training nodig, of volstaat het alleen tegen een be-ginnende tolvlucht te waarschuwen? In Duitsland wordt de echte tolvluchttraining terug ingevoerd.

Negatieve g-training. Zeker voor lierstart van be-lang: tijdens het bijprikken bij het ontkoppelen krijgt de beginner een gevoel van wegvallen, dat men kan verwarren met afscheuren, en dan blijft men maar bijprikken tot men de grond induikt.

Harmonisatie van signalen: dat is een hopeloos geval, zelfs regionaal is het er moeilijk door te krijgen!

Acciden-ten: per jaar verongelukken 45 à 55 men-sen! Men moet dus leren de risico's te onderken-nen, de training te verbeteren, om het gevaar weg te nemen.

Er werd ook gediscussieerd omtrent look-out, waarbij het GPS-gebruik een nieuw gevaar blijkt,

daar het de aandacht naar binnen de cockpit trekt.

Slepen met motorzwevers. Dit wordt zeker geen wondermiddel, maar als reserve of tweede sleper is een motorzwever zeker een waardig alternatief.

Menselijke factoren in het zweefvliegen, daar moet nog veel aan gesleuteld worden.

4. Verslag vergadering hoofdinstructeurs

a. Incidenten

Hier rapporteerde Michel Aerts.

Incidenten werden gesignaleerd o.a. tijdens de meeting te Leopoldsburg, waarbij een zweefvliegtuig in de gereserveerde zone werd opgemerkt; er was ook een zwerm zweefvliegers pal over Leopoldsburg tijdens de WK valschermspringen aldaar, incident dat trouwens gefilmd werd (de video werd getoond). Er werden vergaderingen gehouden met de para's om dat in de toekomst te vermijden. Notams worden duidelijk niet gelezen. Elke morgen moet er in elke club een briefing gegeven worden voor een vlot en veilig vliegverloop.

Inhoud van de briefing:

- Reglementatie: info luchtruim, hoogte in functie druk, wijzigingen status bepaalde luchtruimen (notams). Er moet ook voor onderlinge informatie gezorgd worden tussen nabijgelegen vliegvelden.
- Meteo: thermiek en veiligheid (zichtbaarheid, wind).
- Activiteitenverdeling, controle beginnende overlandvliegers, enz.

Iedereen zou aanwezig moeten zijn op de briefing, ook de ervaren piloten: dus moet dit doorgaan op een haalbaar uur. Wat met laatkomers? Er moet een Infobord komen met de info van de dag. Ook in de week zou een alternatief systeem moeten bestaan.

b. GPS-gebruik

Hier gaf Gaston nog enige bedenkingen ten beste.

Bij een botsing in Engeland ontstond het vermoeden dat er door een piloot teveel naar de GPS gekeken werd, gemonteerd op de knie. Een GPS zou zo hoog mogelijk moeten gemonteerd zijn. Er wordt vaak lokaal geëxperimenteerd met een klein instrument en een ingewikkeld menusysteem. Voor clubtoestellen is het aan te raden ofwel een ingebouwde GPS te standaardiseren (probleem training piloten, ingewikkelde systemen, nu ook trouwens centreervario, werkt dit de veiligheidsfactor van de audiovario niet tegen?), ofwel een standaard statief, dat voor alle individuele ontvangers kan dienen, in alle toestellen in te bouwen.

Opmerking in het publiek: de piloot moet hoe dan ook regelmatig buitenkijken! Anderzijds is het zo dat er bij aankoop van tweedehandse toestellen met deze instrumenten toch een zeer grote diversiteit ontstaat, wat veel training vergt om de valkuilen van de verschillende types te leren kennen en vermijden.

c. Strafmaatregelen

Dit ondankbare onderwerp werd door Michel aangesneden.

Overtredingen brengen problemen voor de ganze zweefvlieggemeenschap. Wie moet optreden? Sommige clubs zijn zeer mild, andere strenger. Als het Bestuur der Luchtvaart moet ingrijpen, dan speelt zij de bal terug naar de zweefvliegers. Doet de Liga niets, dan verliest ze haar gezicht. Welke straffen kan men opleggen voor erge (wat is erg?) overtredingen? Vliegverbod (duur, ogenblik?), nieuw examen reglementen? Bij een officiële klacht met geïdentificeerd vliegtuig zal de Veiligheidscommissie een sanctie uitspreken. Bij een niet officiële klacht, wat dan gedaan? Denk er eens goed over na.

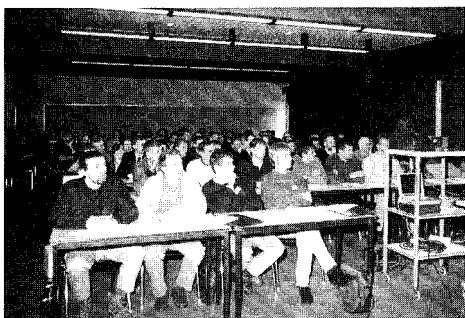
d. Signalen start

Dit was weer een verslag van Gaston. Na discussie in de vergadering van hoofdinstructeurs werd er besloten het huidige systeem binnen de Liga te bewaren: startsignalen met de remkleppen blijven dus de norm.

e. Veiligheidscampagne Liga

Het gaat hier om de veiligheid van de piloot, maar ook van de clubs en hun bestuurders.

De Liga telt thans 950 leden, waarvan veel niet-vliegers, en toch worden er jaarlijks een 15-tal toestellen gebroken. Bij de ca. 5 000 niet-lesvluchten zijn er ca. 3 500 opgegeven overlandvluchten, waarvan elke 5de met een buitenlanding, waarvan elke 50ste met brokken eindigt.



Instructeursvergadering.

Vorig jaar zaten wij internationaal gezien vrij goed voor dodelijke ongevallen, maar met '98 komen wij op de 2de slechtste plaats te staan. Dit is angstwekkend: wij zouden nu 10 jaar zonder dodelijke ongevallen moeten vliegen om terug op het vroegere niveau te komen.

Waarom starten met remkleppen open? Waarom vergist men zich van hendels? Waarom gaan cockpits open in vlucht? Wij zouden moeten kunnen zorgen voor meer informatie vooraf, liever dan na een incident te moeten ingrijpen.

In de werking van clubs moet men rekening houden met de doelstellingen, de "leiders", de leden. Clubs met veel regels en geen straffen behoren tot het land van de dieren. Heb je veel regels en zware straffen, dan loop je vast, er is geen initiatief mogelijk. Zware straffen en geen regels leiden tot tirannie. Geen straffen en geen regels betekent anarchie. Dat kan men toepassen op elk onderdeel van een club.

Kunnen de leiders de vliegveiligheid beïnvloeden? Bij een incident moeten zij collectief bespreken wat er moet gebeuren. Moet de betrokken piloot al dan niet lid blijven? Neen? Dan vliegverbod. Ja? Dan kan men eerst met hem gaan praten, hem de ernst van het incident doen inzien, de oorzaak van het incident bepalen. Blijkt hierbij een negatieve ingesteldheid, dan is disciplinair optreden geboden. Gaat het om een gebrek aan kennis of vaardigheid, dan biedt training een uitkomst. Is het gebrek aan inzicht, dan kan men vliegbeperkingen opleggen.

Waar is de veiligheidsgrens? Dat weten wij niet altijd. Voor er een accident gebeurt, zijn er altijd verschillende stappen waar je kan tussenkomen: training, onderhoud, vliegeregels, vliegtuigtypes, veiligheidscultuur...

Vele fouten komen door gebrek aan training, men kan ook niet altijd zonder gevaar iets trainen (Bijv. kabelbreuk in sleep op lage hoogte). Wat is de recente ervaring van de piloot? De trainingsbarometer is een indicatie, maar is niet alles. Indien men de piloten die vorig jaar niet 20 starts maakten, kon elimineren, zou het al veel veiliger zijn. Waar zijn de risico's? Dat moet elke vlieger weten, of het wordt een gevaar. Daarvoor is rapportering nodig!

Als er geen rapporten komen over incidenten, dan is dat verdacht: per accident zijn er normaal een 40-tal zware incidenten, 200 incidenten en 14 000 niet gerapporteerde incidenten. En dat

krijgen wij natuurlijk niet binnen. Elke afwijking van de planning is een incident dat ten minste binnen de club moet gerapporteerd worden. Een vrij ingediend rapport mag nooit bestraft worden (ICAO-richtlijn). Binnen de vlieggemeenschap poot men nog teveel fouten weg te moffelen.

Op een incident moet een onderzoek volgen. Daaruit zouden aanbevelingen moeten komen, en daaruit acties ondernomen worden. Daarna zou een doorlichting moeten gebeuren om de gevolgen van de actie te evalueren (gebeurt zelden of nooit). Een officiële rapportering zal noodzakelijk zijn; als we het intern niet doen, zal het van bovenaf opgelegd worden. Maar ook binnen de club moet er opgetreden worden. Voorstel: een open boek op de startplaats, waar alle al dan niet technische incidenten door iedereen moeten gemeld worden.

B. Vergadering Sportcommissarissen

Jos Aerts gaf toelichtingen bij de amendementen op de Sportcode Sectie 3 en Annex B. Deze werden reeds besproken in het vorige Ligablad. Toch nog dit ter verduidelijking:

De nieuwe definitie van de eindhoogte (finish altitude), zijnde de hoogte van het zweefvliegtuig op het eindpunt i.p.v. de grondhoogte van het eindpunt zelf, geeft wat meer ruimte bij overlandvluchten i.v.m. het maximum toegelaten hoogteverlies tussen vertrek- en eindpunt.

Vervolgens gaf Jos een toelichting over de praktische regeling bij het gebruik van GNSS-FR (Flight Recorders). De Sportcommissie aanvaardde de vorig jaar voorgestelde werkwijze. Dit houdt in dat:

- vóór de vlucht de FR in de zwever bevestigd wordt volgens de voorschriften van de FAI (misbruik of wijziging van data onmogelijk);
- keerpunten vooraf vastgelegd volgens WGS84;

- vluchtblad met naam piloot, datum proef, type en immatriculatie zweefvliegtuig, type en voorziene afstand proef, keerpunten, type en serienummer FR, clauseule ondertekend door sportcommissaris over overeenkomst piloot, toestel en FR;
- na landing op vliegveld van vertrek: vluchtblad opnieuw laten ondertekenen door een Sportcommissaris, IGC-file op diskette registreren, en diskette en vluchtblad aan Sportcommissaris overhandigen;
- na controle stuurt de Sportcommissaris diskette en vluchtblad naar de Liga; indien de vlucht voor brevetvluchten moet dienen, moet er ook een printout van de vluchtgegevens bijgevoegd worden;
- bij buitenlanding is geen buitenlandingsverklaring meer nodig, verder wordt dezelfde procedure gevolgd als bij terugkeer op het vliegveld van vertrek.

Verder gaf Jos nog enige uitleg bij het indienen van dossiers voor de Sportcommissie (vergunningen, brevetten, records). Er zijn vorig jaar weer onvolledige dossiers ingediend. Denk o.a. aan de gevraagde fotokopie van de kaarten van keerpunten met fotosectoren. Er zijn ook nog altijd Sportcommissarissen die vrij slordig zijn in de controle van keerpuntfoto's. Bij herhaling zou hier de vergunning van Sportcommissaris ingetrokken worden.

Vervolgens gaf Eddy De Coninck een evaluatie over de Charronbeker 1998.

Het merendeel van de ingeleverde dossiers waren perfect in orde. Toch waren er enkele problemen bij het tijdig indienen van bepaalde proeven. Er moet gezorgd worden dat de proeven volledig in orde en op tijd (ten laatste op 31 oktober) via het voorziene kanaal (Charronverantwoordelijke van de Club) ingediend worden. Proeven na deadline ingeleverd worden niet aanvaard. Het seizoen eindigt op 30 september.

Proeven waarvoor bepaalde bewijsstukken ontbreken of niet conform het reglement zijn, worden eveneens afgekeurd. Alleen de door de GPS-commissie gevalideerde GPS-codes worden als keerpunten aanvaard. Deze validering kan ook tijdens het seizoen zelf gebeuren. De GPS-codes moeten op de voorzijde van het Charronformulier vermeld zijn. De nieuwe formulieren met logger-clausule moeten gebruikt worden.

De proeven (keerpunten) moeten vooraf in de logger vastgelegd zijn, anders krijg je geen koerslijnen en sectoren in de IGC-file. Indien bepaalde loggers deze mogelijkheid niet bieden, zal de Charroncommissie voor het nieuwe seizoen bekijken of een uitzondering mogelijk is en volgens welke modaliteiten.

Voor wie vliegt vanop vliegvelden die niet mogen gefotografeerd worden: met een logger is dit geen probleem meer en vervallen de unieke keerpunten, het eigen vliegveld telt weer, tenzij bepaalde lokale situaties een uitzondering rechtvaardigen (hoogteprobleem, bijv. Diest: schriftelijke, éénmalige aanvraag tot uitzondering richten aan de Charroncommissie).

Eén wijziging aan vorig reglement, op vraag van de Sportcommissarissen: indien een Sportcommissaris bij het ophalen van een buitenlanding aanwezig is, kan hij voortaan de GPS-coördinaten (van een gewone GPS) ter plaatse noteren en gebruiken voor de afstandsberekeningen. Dan zijn er geen foto's van de buitenlandingsplaats meer nodig.

De 30% bonus voor wedstrijdvliegen werd, ten gevolge van de vergadering van de verantwoordelijke Sportcommissarissen van alle clubs (1 club volledig tegen, 2 clubs met een minderheid tegenstemmen, 2 verontschuldigde clubs, de anderen waren voor), onveranderd behouden. In het najaar 2 000 komt er een nieuwe evaluatie.

Opgelet! Er worden geen kopies van dossiers

aanvaard, ook niet wanneer het origineel naar de sportcommissie werd gestuurd ter homologatie. Alleen de originelen tellen.

De nieuwe softwareversie Charron 99 met de nieuwe indexlijsten en coördinatenlijsten kan men bestellen tegen 250 BEF via het Ligasecretariaat, hetzij als diskette, hetzij via e-mail. Er zijn ook een aantal bugs van de vorige versie weggewerkt. De Charron is ondertussen ook op Internet (reglement, rangschikking, indexlijst, laatste nieuwtjes, links). Adres: zie Charronnieuws elders in dit blad.

Nog een woordje over de loggerbestanden: de datafiles moeten in IGC-formaat ingediend worden, daar dit een universeel formaat is dat niet alleen door de eigen software van de loggerbouwer kan gelezen worden, maar ook door andere evaluatieprogramma's.

Op Eddy's uiteenzetting volgde nog een levendige discussie over de ontwaarding van buitenlandse proeven en bonus voor wedstrijdvluchten, alsook de puntenindeling van de verschillende soorten proeven.

Er werden vergelijkingen gemaakt tussen wedstrijdproeven en vrij gekozen proeven op dezelfde dagen, waaruit blijkt dat toppiloten inderdaad veel grotere proeven vliegen dan deze welke door de wedstrijddirecties opgelegd worden. De resultaten van de buitengewoon goede Nationale kampioenschappen geven hier wel een beetje een vertekend beeld. Tot éénstemmigheid kon men niet komen.

C. Namiddagprogramma

Het namiddagprogramma werd ingeleid door Jan Speetjens, voorzitter van de LVZC. Een aantal overleden leden werden herdacht, en Michel Aerts werd gehuldigd voor zijn langjarige inzet als voorzitter van de LVZC.

1. Valschermspringers, onze burens

Deze eerste toespraak werd gehouden door Karel Goossens, centrumleider van het paracentrum Leopoldsbuurg.

Naar aanleiding van de reeds ver-noemde incidenten leek het goed dat de valschermsport even nader toege-licht werd, vooral wat procedures be-treft, teneinde ver-dere conflicten tus-sen zwevers en para's te vermijden.



Karel Goossens.

Belangrijk zijn bijvoorbeeld de afspringhoogtes en openingshoogtes:

	Afslprong	Opening
Automatisch springen	3000 ft	2800 ft
Basisopleiding vrije val	5000 ft	3000 ft
Versnelde opleiding vrije val	14000 ft	5000 ft
Tandemslprong	14000 ft	5000 ft

Daarnaast zijn er ook steeds meer beoefenaars van nieuwe disciplines zoals skysurf, waarbij het wel eens gebeurt dat een losse plank naar beneden valt en daarbij soms ver wegdrift.

Qua procedures is het ook zeker interessant om uit te luisteren op de passende frequentie wanneer de drops beginnen en eindigen. Hou er ook rekening mee dat er voor grotere vliegtuigen soms 1,5 à 2 NM nodig zijn om een volledige "lading" te kunnen droppen, en dat is zeker het geval indien er verschillende kleine groepen moeten gedropt worden.

Er wordt ook meestal gedropt van boven de wolken, evenwel met grondzicht, maar een zweefvliegtuig onder een cumulus kan men onmogelijk

zien, en als die dan plotseling te voorschijn komt is het te laat.

De paraclubfrequentie is normaliter permanent bemand tijdens de sprongen, informeer dus even naar de activiteiten alvorens de zone binnen te vliegen.

2. Hoe uw valscherms te gebruiken en te onderhouden

De toespraak hieronder werd gehouden door Ronny Marien.

In het burgerleven ben ik Master rigger. Tevens ben ik verbonden aan het Trainingscentrum voor Parachutisten te Schaffen als Adjutant diensthoofd van de herstelling valscherms. Dit wil zeggen dat ik full-time met valscherms bezig ben.

Jullie zullen je misschien afvragen wat dat te maken heeft met jullie valscherms? Wel, heel veel! Voor je je persoonlijk of clubvalscherms naar iemand brengt om te her-vouwen en te keuren, zou je eerst moeten uitvinden wie hij of zij is. Vraag steeds: "heb je dit type valscherms ooit gevouwen? Heb je courante handleidingen?" En de al-lerbelangrijkste vraag die je jezelf moet stellen is of je deze persoon vertrouwt. Je moet een rigger kiezen zoals je een dokter kiest: met vertrouwen.

Voor personen die de eerste maal bij mij komen, doet het mij geen goed om alleen maar hun valscherms te her-vouwen zonder dat ze eigenlijk weten hoe ze een "pre-flight"-check moeten doen of hoe ze hun "rip-cord" moeten trekken.

Hoeveel van jullie trekken hun valscherms aan in hun vliegtuig? Weet dat bij een emergency er piloten geweest zijn die hun veiligheids gordel én harnessluitingen los-gemaakt hebben om in hun haast het vliegtuig te ver-laten. Net zoals een ontsnappingsplan voor thuis, bij een brand of ander ongeval, zal een ontsnappingsplan voor het vliegtuig in veel gevallen je leven redden. Het is niet op het moment van een "bail-out" dat je moet gaan na-denken over hoe het probleem op te lossen, maar je dient vooraf alles goed gepland te hebben. Pre-planning wil zeggen dat je onmiddellijk reageert met een minimum verlies van tijd en hoogte.

kleine onderdelen van het valschermscherm en de rip-cord erbij zijn. Indien je bij je rigger bent, vraag hem dan tevens hoe je kan sturen met dit valschermscherm. Indien je hem thuis opentrekt, zorg er dan voor dat er zich achter jou niemand of niets breekbare bevindt, de wegspringende pilot-chute kan iemand kwetsen of iets beschadigen.

Remember: KIKK, GRIJP, TREK!

NIET ALLE VALSCHERMEN ZIJN HETZELFDE.

Er zijn veel zaken waar je geen controle over hebt tijdens een bail-out. Dingen zoals: ga ik in bomen landen, ga ik mijn benen breken? Of gaat er beneden iemand staan met een frisse pint bier? Is de wind 0 mph of blaast hij 20 mph? Over al deze dingen heb je zelf geen controle, maar je hebt wel controle over het valschermscherm dat je draagt.

Wanneer je voor de aankoop staat van een valschermscherm, of het huidige wil vervangen, zijn er een paar vragen die je zeker moet stellen:

- Wat is de limiet van het valschermscherm in knots of mph?
- Wat is het maximum exit gewicht van het valschermscherm? Behalve wanneer je minder weegt dan 70 kg kan ik je ten zeerste een valschermscherm aanraden dat gekeurd is tot 150 knots of hoger. Dit wil zeggen dat de koepel een openingsschok van 150 knots kan weerstaan zonder grote beschadigingen aan het koepeldoek aan te brengen en dit met het maximum exit gewicht. Zelfs een valschermscherm van een lichtere categorie zal waarschijnlijk je leven redden, maar het is toch prettig een beetje overschot te hebben. Onder normale omstandigheden werkt alles goed, maar een bail-out is ver van normaal.

Je zal nu zeggen: "Ik vlieg met een zeer langzame zwever, ik heb geen high speed valschermscherm nodig". Dat is waar, maar laat ons aannemen dat je in de lucht een andere zwever raakt en een vleugel verliest. Je vliegtuig zal uit de lucht vallen zoals een darts-pijltje. Je moet weten dat het valschermscherm dat je gekozen hebt om je leven te redden open moet staan als je naar boven kijkt. Dit is niet het moment om te wensen dat je valschermscherm groter was.

ONDERHOUD EN STOCKAGE VALSCHERMEN

De FAA schrijft een herplooiingstermijn voor van

120 dagen, in de toekomst zal dit gebeuren om de 180 dagen. De levensduur van een valschermscherm bedraagt 20 jaar, tenzij anders aangegeven door de fabrikant.

Zonlicht is zeer slecht voor valschermschermen, het is niet aangeraden het valschermscherm in de cockpit te laten liggen.

Vocht en warmte zijn grote vijanden van gestockeerde valschermschermen. Een van zonlicht afgeschermd ruimte met een temperatuur van ongeveer 20 graden celsius en een vochtigheid van 60 % is ideaal. Het is niet aangeraden om de stockageruimte eveneens te gebruiken voor het stockeren van batterijen, verven en andere agressieve stoffen.

Behandel je valschermscherm met zorg, en plaats het zoveel mogelijk in zijn transportzak.

Beschouw je valschermscherm niet als een kussen, het kan je leven redden.

Aldus Ronny Marien.

3. Uitreiking van FAI-brevetten en KBAC bevoegdheidsattesten

Na deze uitreiking volgde een korte pauze.



Patrick Pauwels reikt de brevetten uit.

4. Fascinatie van het zweefvliegen

Nu leidde Bert Schmelzer de volgende spreker in: de bekende Duitse zweefvliegfotoograaf Claus Dieter Zink, die met een mooie selectie uit zijn dia-verzameling het Alpenvliegen, en voornamelijk het golvliegen, toelichtte.

AVI BENELUX

Industrieweg 3
NL-5111 ND BAARLE-NASSAU
tel: NL 013-507.9601 of B 014-699.808
fax: NL 013-507.8787
e-mail: baarle-avi@wxs.nl

Bert de Wijs

Meer mogelijkheden dan elke andere logger (behalve LX20)

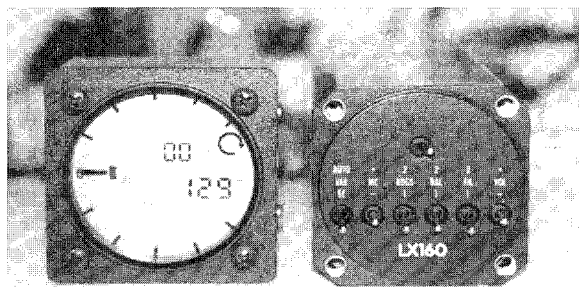
aktie **BF 29.950** Incl. BTW

kan het meest, kost het minst, allerkleinst,
simplerste bediening, externe antenne, logboek,
4.500 vliegv, 600 Kp, Goto, piept in sector,
7 toetsen, 2 fototoestelschroeven, aparte houder
motorsensor, zelfs vluchtuitleasing in apparaat

LX-COLIBRI

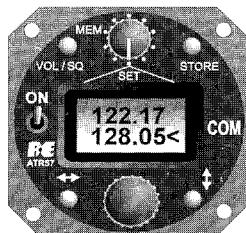


LX-Colibri is kopie-zusje van de wereldberoemde LX20. Maar niet grafisch. Heeft verder dezelfde enorme functionaliteit van de LX20. FAI OK herfst 98. Kon niet meer mee in de Liga test. Jammer, is gewoon de beste. Nu aktie!



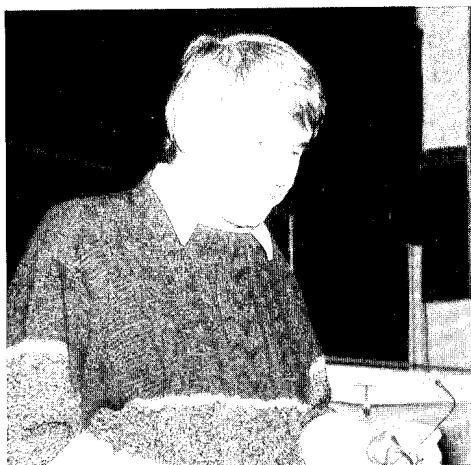
nieuw **LX160**

voordelige final glide computer



nieuw **ATR57u**

57mm radio



Claus Dieter Zink.

Zink is nu meer dan 40 jaar aan het vliegen en 25 jaar aan het fotograferen. Zijn werk is goed gekend via de klassieke "Segelflug-Bildkalender". Voor wie zich afvraagt: "Hoe doet hij het?" gaf hij enkele tips ten beste.

Om samen te vliegen in dichte formatie zijn goede afspraken en radiocontact een must. Zink maakte wat bijkomende openingen in de cockpitkap om met de hand zijn fototoestel naar buiten te steken. Een miniatuur videocamera is parallel met het toestel gemonteerd en verbonden met een monitor waarop de fotograaf de juiste beeldcompositie kan controleren alvorens te kijken (n.v.d.r.: opgelet voor look-out!).

Probleem met dit systeem is vooral de koude op grote hoogte: verkleumde handen, bevroren fototoestel, zwakke batterijen... Zink toonde trouwens ook een paar indrukwekkende foto's van de gelcoat van de romp van zijn toestel, die door plotse hevige temperatuursveranderingen omgetoverd werd tot een soort grove vishuid, met ganse plekken die er gewoon afsprongen!

Toch is en blijft zweefvlieg fotografie voor Zink een onvergelijkbare hobby: elke dag is anders, de

wolken, het licht brengen steeds weer iets nieuws. Maar je moet aanvaarden dat je na 8 uur "werk" slechts één bruikbare foto overhoudt!

5. Uitreiking van de Charron-wisselbekers 1998

Eddy De Coninck gaf nog enkele statistieken (zie vorig Ligablad) ten beste over het vorige Charron-seizoen, dan lichtte hij zoals 's voormiddags een aantal punten van de reglementatie toe en presenteerde de Charron '99 software en de Internet-Charronsite. Hij vroeg ook een applausje voor de andere leden van de Charroncommissie: Dirk Roggeman, Patrick Albert en Fred Heylen.

Daarna werden de laureaten gehuldigd.

6. Uitreiking van de prijzen voor de fotowedstrijd 1998

De inzendingen waren dit jaar bijzonder talrijk, en er was dus een mooie fototentoonstelling te zien in de conferentiezaal. De prijzen werden uitgereikt door Ivo Lens.

7. Slotwoord door de voorzitter

Zoals hij het bij het begin van de namiddag be-
loofde, hield Jan Speetjens het vrij kort. Ziehier zijn toespraak.

Beste vrienden,

Het zal jullie niet ontgaan zijn dat veiligheid een belangrijk punt was van deze dag. Enerzijds onze eigen veiligheid, waar vooral een goede landingsvoorbereiding een rol speelt, anderzijds de veiligheid in de lucht, waar wij de ruimte moeten delen met anderen, o.a. para's.

Veiligheid mag in mijn ogen niet restrictief en repressief gezien worden. Het kan ook niet exact in cijfers uitgedrukt worden. Het moet de vertaling zijn van het kennen van zijn eigen beperkingen en de

bepkeringen van de omgeving. Naast die veiligheidslimieten zijn er zeker ook veel andere limieten die men niet mag overschrijden.

Een ander punt dat ik graag wil aanboren is de kostprijs van het vliegen. Op subsidies en sponsors moeten we in onze sport steeds minder rekenen. Het nieuwe decreet dat de komende weken in het Vlaamse Parlement aan bod zal komen, waarbij subsidies aan sportfederaties met minder dan 1 500 leden drastisch afgebouwd zullen worden, spreekt boekdelen. Politiek overheerst. Op lange termijn denk ik dan ook dat de samenhang en de eensgezindheid onder de zweefvliegclubs moet versterkt worden.

In clubverband kan men zeker het patrimonium met minimale kost verbeteren. Nemen we als voorbeeld de GPS. Vele piloten schaffen zich een eigen ontvanger aan, terwijl men met een samenaankoop voor minder geld de ganse vloot zou kunnen uitrusten. Dezelfde weg dreigen we op te gaan met de loggers.

Waarom kunnen we op termijn niet komen tot een standaard sleeptoestel? 14 toestellen + enkele reserve + een full-time technicus zouden haalbaar moeten zijn, goedkoper dan de huidige situatie. Maar daarvoor moeten wij bereid zijn een deel van onze zelfstandigheid op te offeren.

Nog een laatste punt: uitstraling van de sport is belangrijk. Hier falen wij echter. Wij blijken bijvoorbeeld niet eens in staat om een junior naar de Wereldkampioenschappen te Terlet (vlak bij huis)



Jan Speetjens.
(Alle foto's van het symposium: Ad De Bakker)

te sturen. Wij slagen er blijkbaar niet in om een jonge piloot tot het gewenste niveau op te leiden. Dat is jammer. Ook voor het jaar 2000 zou een Vlaamse club het Belgisch kampioenschap moeten organiseren. Geen makkelijke opgave, maar dat zou toch moeten kunnen! Omdenken is hier gevraagd.

Zweefvliegen is een mooie sport met individuele prestaties, maar met een collectieve inzet. Het zijn de clubs die deze collectieve inzet moeten doen ontstaan en versterken. En het is de taak van de Liga om ze daarbij te ondersteunen. Bedankt voor uw aandacht.

Deze toespraak van Jan Speetjens werd gevolgd door een drink.

*First solo, like loss of virginity, is a memorable experience,
but has little to do with what comes after.*

Rhoda Partridge

UITLAATKLEP

Tijd om te zweefvliegen

We hebben het zo slecht nog niet in ons landje van melk en honing. We zijn ambitieus, we werken hard en gunnen onszelf af en toe een extraatje. De Vlaamse economie draait als nooit tevoren. Er zijn minder werklozen. Onze Jean-Luc heeft er voor gezorgd dat we de Euro haalden en dat biedt een aantal leuke perspectieven voor de toekomst. Maar alles heeft zijn prijskaartje... We werken steeds intensiever en met minder volk. Die trend zal zich nog minstens 20 jaar voortzetten; dat is geen voorspelling, maar gewoon een economisch feit. En dat feit is universeel: zowel bij de overheid als in de privésector stijgt de werkdruk. Om nog maar te zwijgen over de zelfstandigen en de vrije beroepen, waar het aantal werkuren gewoon niet te tellen is.

Wat heeft dit alles met zweefvliegen te maken? Wel, meer dan je zou denken. Het feit dat we onze dag anders moeten gaan indelen, heeft ook een belangrijke invloed op onze vrijetijdsbesteding. In ons jachtig leven moet elk ogenblik zin hebben, alles moet opbrengen. Wie voelt er zich dan nog geroepen om een godganse dag op het vliegveld te zitten, zonder de garantie te krijgen dan men ook zal vliegen? Waar het vroeger vanzelfsprekend was dat elke leerling dolenthousiast de toestellen schrobde, verwacht die leerling nu steeds meer dat er een instructeur en een toestel klaarstaan bij aankomst op het vliegveld.

Dat is zeker niet positief, maar wel een beetje te begrijpen. Zoals gezegd: overal stijgt de werkdruk. Ik kan mij reeds een werkgever inbeelden die constant vragen stelt zoals: "Kan je zaterdag even langskomen voor dit dossier? Kan je morgen voor mij even naar ons filiaal in Barcelona vliegen? Ik heb je zondagmorgen absoluut nodig, of heb je lie-

ver dat ik de ganse boel verhuis naar Thailand? Kan je maandag een uurtje of drie vroeger beginnen?" De vakbondsleden onder u zullen het misschien niet graag horen, maar deze verdoorgedreven vorm van flexibiliteit is niet ver af. Logisch dat we de weinige vrije tijd die ons rest, zo nuttig mogelijk willen gebruiken. Mogen we voor één keer ook eens gewoon onze salonstoel opzoeken, a.u.b.? Mogen we heel eventjes aandacht hebben voor onze partner? Krijgen we één minuutje de tijd om nog eens verliefd te zijn? Het moet al echt knalweer zijn of we doen zelfs de moeite niet meer om naar het vliegveld te rijden. En als we dan toch aanwezig zijn, moeten we carrément kunnen vliegen. Dat wekt natuurlijk de nodige wrevel op bij die ene zweefvliegkammeraad, die 's morgens bijna in zijn eentje alle toestellen heeft buitengezet.

De ligavorzitter heeft dit probleem enkele symposia geleden eigenlijk reeds aangekaart. Moeten wij bovenvermelde toestanden kost wat kost trachten te vermijden, of moeten we integendeel inspelen op deze trend? Dan worden onze clubs "fabrieken" waar je op gelijk welk ogenblik toekomt en je gaat "voor de kick" de lucht in met een superorchidee en een bezoldigd instructeur. Alleen zal je dat niet kunnen organiseren met pakweg 700 BEF per sleepstart. Zet er maar gerust een nulletje achter! Het zweefvliegen zal er zeker niet democratischer op worden. Wie zich geen eigen toestel kan veroorloven, zal dikwijls in de kou blijven staan.

Nochtans moet er toch ergens een haalbaar compromis bestaan. Iemand die eerlijk genoeg is om toe te geven dat zijn tijdsbestek zeer beperkt is, hoeft niet noodzakelijk levenslang aan de grond te blijven. Je kan bijvoorbeeld afspreken dat iemand die 's avonds naar een trouwfeest moet, er

voor zorgt dat hij 's morgens aan alle activiteiten meehelpt en nog een vluchtje waagt voordat er bruikbare thermiek is. Omgekeerd kan iemand die pas laat toekomt, meehelpen om de toestellen af te wassen. Je kan je met andere woorden voor een halve dag engageren en jezelf tevreden stellen met een lokale vlucht: beter dat dan niets.

Het wordt tijd dat men daar eens over spreekt in alle clubs, vooral ook in de grotere, goed georganiseerde clubs die traditioneel bekend staan als zijnde "prestatiegericht". Ik spreek hier ook over mezelf. Mijn clubinzet haalde vorig jaar bijna het absolute nulpunt en dat spijt me. Maar mijn werkdag eindigt tijdens het weekend doorgaans

om 14.00 uur in Zaventem. De weg naar Zwartberg is lang, veel te lang om nog een overlandvlucht te kunnen plannen. Als ik volgend seizoen hier of daar ergens een lokaal vluchtje mag meepikken in een Ka-7, zal ik zeer tevreden mogen zijn. En ik zie steeds meer zweefvliegenthousiastelingen die met een gelijkaardig probleem te kampen hebben.

Als elke vlucht een Charronvlucht moet zijn, resten er mij slechts twee mogelijkheden: ofwel vraag ik een overbruggingspensioen op 30-jarige leeftijd, ofwel hang ik noodgedwongen mijn wit Aviabelhoedje aan de haak. Geen van beide opties ligt mij.

Ivo Lens

FAI NIEUWS

De verhuis van de FAI naar Lausanne is nu voltrokken. Het nieuwe adres luidt:

Fédération Aéronautique Internationale
avenue Mon Repos 24
CH-1005 LAUSANNE
Zwitserland

Tel.: 00 41 21 345 1070

Fax: 00 41 21 345 1077

De website van FAI blijft <http://www.fai.org>

Voor IGC is dat <http://www.fai.org/gliding>

Voor de Wereldluchtvaartspelen 2001 in Spanje is de tweede nieuwsbrief verschenen. Hierin worden o.a. toelichtingen gegeven rond het vliegveld waarop de zweefvliegwedstrijd zal plaatsvinden: het stedelijk vliegveld van Lillo is namelijk nog volop in aanbouw. Voor wie met Spanje enigszins vertrouwd is: het ligt ten zuidoosten van Madrid, in een hoek net ten zuiden van Ocaña en ten Oosten van Mora, twee welbekende zweefvlieg-

lokaties, op 680 m hoogte. De verharde runway is 11-29 georiënteerd, 900 m lang en 25 m breed (verbreding voorzien). Er zijn loodsen, een sociaal centrum, dienstgebouwen en een kampeerterrain gepland.

De trainingsweek loopt van 16 tot 18 juni, de competitie van 19 tot 30 juni. Het inschrijvingsgeld bedraagt 450 USD en is inclusief kaartenmateriaal, kampeerplaats, parkeerplaats voor wagen en aanhangwagen, gebruik van een shuttlebus, toegang tot het stedelijk zwembad, transport naar de openings- en eindceremonies, toegang tot alle sociale evenementen. Er worden maximaal 80 piloten toegelaten.

Als aanloop zijn er twee andere zweefvliegwedstrijden op Lillo voorzien: de 31ste Spaanse Nationale Kampioenschappen in 1999 en de "La Mancha Glide" (vóór-WK) in 2000.

De volledige nieuwsbrief kan men downloaden op de IGC-website.

SPORTCODE UPDATE

Ondertussen is er nu ook een nieuwe amendementenlijst (AL3) voor de Algemene Sectie van de Sportcode.

Nieuw artikel 3.6.4

Dit voorziet expliciet dat de betrokken Sportcommissie de deelname van internationale ploegen aan evenementen van eerste categorie mag beperken.

Wijzigingen aan artikels:

6.8.4

Toevoeging. Voortaan mag, naast de betrokken Nationale Aéroclub of controlerende Sportcommissaris, diegene die aanspraak maakt op een nieuw Wereldrecord ook zelf de schriftelijke melding van voorlopige aanspraak naar de FAI opsturen. De overige regelingen blijven onveranderd.

8.1.3.6.1

Toevoeging. Aan een persoon met meerdere na-

tionaliteiten kan geen Sportvergunning toegekend worden door een NAC ter vertegenwoordiging van het betrokken land, indien die persoon een andere NAC heeft vertegenwoordigd binnen de 3 jaar die aan het geplande evenement voorafgaan, ongeacht de FAI-sporttak.

9.4.1

Terminologie. De term: "geïnteresseerde partijen" wordt vervangen door "relevante betrokken partijen" i.v.m. de toegelaten aanwezigheid op de hoorzittingen in geval van beroep bij de FAI.

9.4.2

Toevoeging. De beslissingen van het Tribunaal van Beroep zijn onaanvechtbaar, tenzij belangrijke feiten later aan het licht komen, die het resultaat kunnen beïnvloeden. Bij twijfel zal CASI beslissen over verdere acties.

CHARRONNIEUWS

- 1) Voor informatie over de Charronbeker kunt u nu ook terecht op het internet op:
<http://users.pandora.be/de.coninck/>
Je kan ook via het zoekprogramma Altavista, taal: Dutch, het trefwoord "Charron" opzoeken.
Je vindt er de laatste versies van het reglement, de rangschikking, de indexlijst der toestellen, een nieuwspagina en een blad met interessante links. Indien je graag op de hoogte blijft van de meest recente wijzigingen op deze site kan je door simpele e-mail naar adres:
de.coninck@pandora.be opgenomen worden in de betreffende adressenlijst. Je wordt dan automatisch verwittigd.
- 2) Eind maart verschijnt de nieuwe versie CHARRON 99. Deze vervangt het excelprogramma CHARRON 98. Vermits de opgenomen lijst van Index der toestellen en de GPScodelijst elk jaar aan veranderingen onderhevig zijn, dient elk jaar een nieuwe versie te verschijnen. Het nieuwe programma is te verkrijgen via het secretariaat na overschrijving van 250 BEF. Je kan op het overschrijvingsformulier speciëren of je een diskette wil of een toegestuurd bestand via e-mail.
- 3) Erratum resultaten Charronbeker 1998:
O/R-klasse: Ruymen André: 23ste plaats met 2 351,2 punten. De clubrangschikking wordt hierdoor niet gewijzigd.

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

Albatar

Deze Sloveense firma biedt een nieuw ééznits ultralicht vliegtuig, de Apis, dat nauwelijks van een zweefvliegtuig met inklapmotor te onderscheiden is: 15 m spanwijdte, glijhoek 1/39 bij 95 km/h!

Bréguet

Voor het eerst sinds begin jaren '70 is er opnieuw een Bréguet 905 Fauvette in Frankrijk toegelaten. Het type, het laatste seriezweefvliegtuig van Bréguet, werd destijds aan de grond gezet omwille van slechte lijmingen in de romp. Nu werd een volledig dossier samengesteld over vernieuwing en versterking van de structuur, zodat dit sierlijke standaardtoestel met V-staart opnieuw luchtwaardig kon worden gemaakt.

GPS

Vooraf voor oudere toestellen dreigt een soort millenniumbug reeds op 22 augustus 1999 voor problemen te zorgen. Dan gaat na een eerste periode van 1024 weken de teller van het systeem opnieuw naar 0, en men vreest voor verkeerde interpretaties vanwege de software. Ook voor recente ontvangers kan de overgang een volledig nieuwe initialisering betekenen bij de eerste start na de overgang, wat gemakkelijk zo'n 20 minuten duurt. Om dat te vermijden raadt bijv. Garmin aan de ontvanger aan te laten tijdens de overgang van 21 naar 22 augustus.

IAR

De motorzwever IS-28M2/GR, uitgerust met een Rotax 912 (80 pk) en een Hoffmann constant speed propeller, heeft nu ook in deze versie de Duitse typegoedkeuring ontvangen. Met 75% vermogen haalt hij een reïssnelheid van 200 km/h. Het toestel beantwoordt aan de strengste Duitse geluidsnormen.

Loggers

In het decembernummer van Aerokurier verscheen een overzicht van de heden beschikbare IGC-loggers. Nieuw is de mogelijkheid om bepaalde loggers te koppelen met een palmtop computer en zo o.a. over een grote moving-map te beschikken via aangepaste software.

REMF-Avionique

Deze Franse firma heeft een nieuwe transponder mode A/C klaar, met naar keuze een interne of externe alticoder. Afmetingen zijn 160x57x57 mm voor de zweefvliegversie (een plat model is voorzien voor motorvliegtuigen). Voeding 10 à 33 Volt, uitgangsvermogen 150 à 250 W, gewicht 620 of 585 g (met/zonder alticoder).

Scheibe

De Motorfalke wordt nu ook getest met de Rotax 100 pk motor, type 912 S. Het hogere vermogen zou vooral voor het slepen van zweefvliegtuigen nuttig zijn. Vaste en constant-speed propellers zijn voorzien. De nieuwe motor krijgt vanaf productie-begin reeds een TBO van 1 200 uren. Verdere verbeteringen zijn een om 360° zwenkbaar staartwiel en afzonderlijk afrembare hoofdwielen, wat de wendbaarheid aan de grond ten goede komt. Voorziene prijs met vaste schroef en sleepuitrusting: beneden de 150 000 DEM (plus BTW).

Schleicher

Bij de bekende constructeur uit Poppenhausen is men aan de bouw begonnen van een ASW-28 prototype. Het betreft een nieuwe standaardklasser met een leeggewicht van 235 kg. De romp is overgenomen van de ASW-27, is 6,59 m lang, met een cockpitbreedte van 0,64 m. Er is voorzien om een reddingssysteem in te bouwen. De vleugel met viervoudige trapeziumvorm en winglets is volledig nieuw, met een slankheid van 21,43 en een op-

pevlak van 10,5 m². Het profiel DU 99-146 werd ontworpen door Loek Boermans. Elke vleugel heeft weegt slechts 58 kg. Dank zij integrale ballasttanks van 180 liter kan de vleugelbelasting variëren tussen 29 en 50 kg/m². Beste glijhoek 1/45, minimum dalen 0,55 m/s, Vne 285 km/h.

Soteira

Onder deze naam ontwikkelt de Akaflieg Darmstadt een nieuw reddingssysteem. Het gaat hier om

een pyrotechnisch extractiesysteem voor de piloot, waarbij deze door een raketsysteem, dat met het harnas van het valscherf verbonden is, uit de vallende zwever getrokken wordt. De parachute wordt daarna via een static-line automatisch opgetrokken. Een soort schietstoel zonder stoel dus. Een in de handel beschikbare raket van Dynamit Nobel zal in een soort mortier achter de piloot ingebouwd worden.

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (DEEL 22)

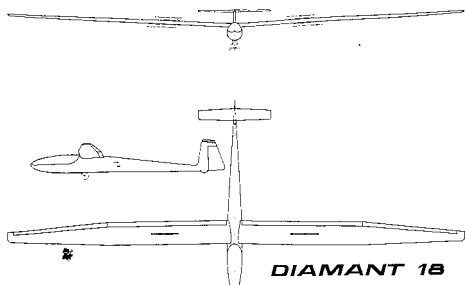
En de reeks gaat door met een paar eenzitters, kriskras uit ons Belgische Luchtvaartregister gepikt, en voor vele lezers wellicht volkomen onbekend...? Ditmaal bespreken we de Diamant en de Kestrel/Slingsby.

Diamant

De Diamant is een zweefvliegtuig waarvan er geen grote reeksen werden vervaardigd. De voorloper ervan ontstond in de jaren 1961-62 in de Technische Hogeschool van Zürich (Zwitserland) en had een kunststofromp en de vleugels van een normale serie-Ka6. Maar toen in 1964 de Hütter-301 Libelle van Glasflügel was gebouwd, kreeg hij de Libellevleugel met welvingskleppen

mee. De aldus gebouwde zwever werd de Diamant HBV (van Hütter-Bircher-van Voornfeld) genoemd.

De opvallend lange romp van 7,56 m is bijzonder plat en smal. De piloot heeft er een volledig liggende houding in en de stuurknuppel zit aan de rechterwand, wat zeker een hele verandering in de besturingsgewoonten vergt. De cockpitkap is enorm lang en reikt van in de neustop tot aan de aanvieligboord. Dit toestel haalde al een leeggewicht van 212 kg en maakte wegens het toegelaten totaalgewicht een maximumbelading van slechts 88 kg mogelijk. Dit feit en het streven naar een verbetering van de prestaties leidden tot een aanpassing van het ontwerp in de vorm van een grotere spanwijdte. Daarvoor werd een volledig nieuwe vleugel gebouwd, die niets meer van de Libellevleugel had. De romp en de staartvlakken (een T-staart met pendelhoogteroeer) werden nagenoeg onveranderd overgenomen. Er kwam een versie in 16,5 m en een andere met een spanwijdte van 18 m. Vandaar ook hun namen Diamant-16,5 en Diamant-18. Van de eerste werden er in totaal 41 stuks en van de tweede slechts 21 exemplaren gebouwd.



De vleugel heeft een rechthoek-trapeziumvorm en is lichtjes naar voren gepijld. Het Wortmann-profiel is later bij de ASW-12 en de ASW-17 gebruikt. Er zijn Schempp-Hirthkleppen boven- en onderaan. Het richtingsroer van de Diamant-18 is iets vergroot, zodat de totale romplengte ook is toegenomen. De stuurknuppel werd weer in het midden van de cockpit aangebracht ('t was wellicht toch te moeilijk vliegen met een side-stick!). Het wiel is intrekbaar.

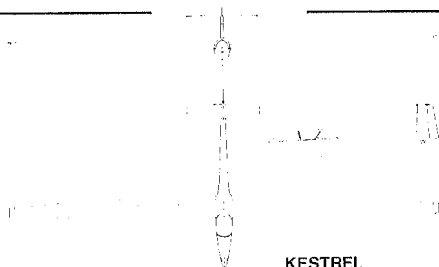
De meeste Diamants werden, nadat in de VSA de typetoelating werd verkregen, naar het Amerikaanse continent uitgevoerd. Op te merken valt dat er aanvankelijk met de Diamant-16,5 en -18 flutterproblemen waren. Bij een snelheidstest werd er zelfs een in volle vlucht vernield.

Technische gegevens	Diamant-HBV	Diamant-16,5/18
Spanwijdte	15 m	16,50/18 m
Vleugeloppervlakte	9,72 m ²	13,30/14,28 m ²
Slankheid	23,2	20,5/22,7
Romplengte	7,56 m	7,56/7,72
Leeggewicht	200 kg	290/300 kg
Vlieggewicht	300 kg	410/440 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	26,8-30,8	26,3-30,8/25,3-30,8
Maximumsnelheid	270 km/h	240/240
Minimumdaalsnelheid	0,60 m/sec	0,55/052 m/sec
bij	72 km/h	75/70 km/h
Glijgetal	39	42/44
bij	100 km/h	100/100 km/h

Kestrel

De Kestrel, een vroege kunststofconstructie, ontstond in 1968 bij Glasflügel als een verdere ontwikkeling van de H-301 Libelle, en was lange tijd het meest gebouwde openklassetoestel. De naam komt van de Amerikaanse vertegenwoordiger van Glasflügel en betekent "Torenvalk".

Met de H-301 Libelle heeft hij echter niet veel gemeen. De vrij sterk ingesnoerde romp achter de zeer ruime cockpit is één van de destijds erg opvallende kenmerken. Het voorste deel van de kap is vast en volgt de neuscontouren, het achterste



KESTREL

deel klapt achteruit naar boven. De vleugel heeft hetzelfde profiel als de Nimbus. De rolroeren zijn gedifferentieerd overlapt met de welvingskleppen, alleen gaan ze niet mee als deze laatste in de landingsstand worden gesteld. Die landingsstand plus zeer ruim bemeten Schempp-Hirthremkleppen zorgen voor steile landingen. Bovendien is er nog een remvalschermbouw ingebouwd. De T-staart heeft een gedempt hoogteroer en kenmerkend is de bekleding van het richtingsroer met doek (uit zwaartepuntoverwegingen).

Er werden 129 exemplaren gebouwd bij Glasflügel, maar Slingsby in Engeland bouwde er ook, eerst de versie met 17m spanwijdte, daarna voornamelijk de T59D, dat is de 19m-versie.

Er werd ook een 22m spannende Slingsby ontworpen, waarbij een bijkomend middenstuk de vierdelige vleugel vergrootte.

Technische gegevens	Kestrel
Spanwijdte	17 m
Vleugeloppervlakte	11,58 m ²
Slankheid	24,96
Romplengte	6,72 m
Leeggewicht	260 kg
Vlieggewicht	400 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	29,4-34,5
Maximumsnelheid	250 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,63 m/sec
bij	87 km/h
Glijgetal	41,5
bij	102 km/h

Peter Mullaert



- Dag- en avondcursussen theorie voor lijnpiloten
- Zweefvliegstage.
- Praktische vliegopleiding tot beroepspiloot
- Professionele begeleiding door hoog gekwalificeerde docenten en instructeurs.
- Jarenlange ervaring in de opleiding van lijnpiloten.

Voor meer inlichtingen bel of schrijf naar:

BELGIAN AVIATION SCHOOL

Luchthaven Brussel Nationaal

Gebouw 201

1820 Steenokkerzeel

Tel. (02) 723 75 40

Fax (02) 723 75 59

Internet: <http://www.publisite.be/BAS>

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Het derde deel van het werk van Giorgio ZAN-ROSSO, *Storia ed Evoluzione dell'Aliante - History and Evolution of the Glider*, Vicenza, 1998, is met veel vertraging verschenen. Ondertussen is ook de uitgever veranderd: het is nu il Cardo editore, Ufficio commerciale c/o La Grafica & Stampa, via dell'Economia 78, I-36100 Vicenza, Italië. Het boek, formaat 240x305 mm, telt 226 blz. en bevat talloze z/w foto's en driezijdenaanzichten, jammer genoeg soms van een bedenkelijke kwaliteit wanneer het gaat om kopies uit vroegere werken.

De tekst is tweetalig Italiaans-Engels, zodat hij voor de meesten te begrijpen valt. Dat er bij de vertaling naar het Engels hier en daar een foutje sloop, moet men erbij nemen. Het derde volume handelt over de ontwikkeling na WO II, net voor de invoering van de kunststofbouwwijze. Beslist een interessante periode, met heel wat research i.v.m. laminaire profielen, metaalconstructie, kleefstoffen,...

In vergelijking met gelijksoortige werken uit Duitsland krijgt men hier veel meer informatie over types uit diverse uithoeken van de wereld, van de Sovjetunie tot Argentinië. Natuurlijk worden de Italiaanse modellen niet vergeten, en dat waren er een hele reeks, waarvan de meeste bij ons volstrekt onbekend bleven. Er is onder meer een interessant hoofdstuk over staartloze zweevers. Ook die zijn veel talrijker dan alleen maar de Horten en Fauvel types.

Ondanks de verandering van uitgever is de presentatie identiek gebleven met de delen I en II. Het vierde deel zou dit jaar nog moeten verschijnen. Het geheel zal zeker passen in elke zweefvlieg-bibliotheek, en is ongeacht de hoger vermelde schoonheidsfoutjes ongetwijfeld een aan te bevelen naslagwerk.

Stéphane Vander Veken

WIE BEN JIJ, ZWEEFVLIEGER?

Dit is het vervolg van onze ethnologische studie over de diverse types zweefvliegers.

4. Buiten indeling

a. De knutselaar

Dit type is compatibel met nagenoeg alle vorige. Hij zit veel vaker in zijn toestel aan de grond dan in de lucht. Steeds weer is er een detail te verbeteren, een krasje te polijsten, een dichting te herstellen, een instrument te checken of te vervangen, een nieuwe gadget uit te proberen... Als er echt niets te doen is aan het toestel zelf kan hij steeds terugvallen op de aanhangwagen: elektri-

sche leidingen, lichten, remsysteem, hulpstukken voor éénmansmontage... Heeft hij geen eigen toestel, dan is het nog erger, want dan ontfermt hij zich over de clubvloot, een hele klus! En dan is er de pistewagen, de lier, het clublokaal... De overige clubleden steken wel eens de draak met hem, maar niet te veel, want zij weten wel bij wie ze terecht kunnen als er wat te herstellen valt. Onmisbaar in elke club, maar wordt wel stilaan zeldzamer. Een teken des tijds?

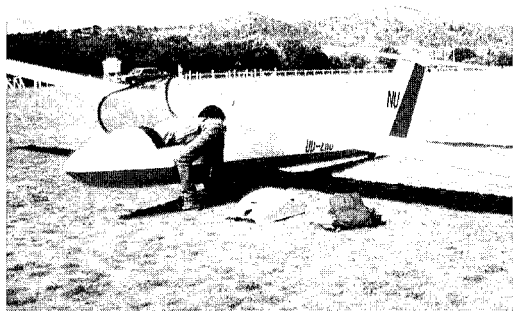
b. De maniak

Hij bezit nagenoeg altijd een eigen toestel, voor de rest is hij met alle andere types compatibel.

Aanvankelijk kan men hem met de knutselaar verwarren: ook hij spendeert vele uren aan het optimaliseren van zijn toestel. Dat het nu gaat om een oldtimer of een toptoestel van de laatste generatie, hij droomt er eigenlijk van het te kunnen plaatsen onder een glazen stolp in een goed verwarmd salon. Indien zijn oogappel toch gemonteerd in een clubloods staat, dan is elk hoekje beschermd door schuimrubber bovenop de maatgesneden condensvrije stofhoezen. Verkiest hij elke dag te demonteren, dan zoekt hij nauwlettend zijn helpers uit, beperkt zich indien mogelijk tot een vaste ophaler. Als het toestel klaar staat, wordt men vriendelijk verzocht het van op afstand te bewonderen. Aanraken grenst aan heiligschennis. Gelukkig drijven de meeste maniakken het niet zo ver als een Britse wedstrijdpiloot, die persona non grata werd verklaard in de meeste clubs nadat hij op de vuist ging met een ellendeling die het aangedurfd had over de romp van zijn troetelkind te stappen (zonder evenwel ook maar iets te beschadigen of zelfs aan te raken)! Indien de maniak respectabele prestaties aflegt, zal men zijn excessen vriendelijk weglachen, anders wordt hij snel het mikpunt van alle pesterijen.

c. De instructeur

Hier past eigenlijk een afzonderlijke studie. Er zijn talloze subtypes. Hun motivaties werden reeds door universitaire research vastgelegd: wens om de vereniging te dienen, zoeken naar een functie met een zekere verantwoordelijkheid of autoriteit, pedagogische geaardheid, drang naar zelfvervolmaking, middel tot vele gratis vliegreuen... Altruïsme en egoïsme kunnen zelfs samengaan in eenzelfde individu. Hun kwaliteiten van vlieger en/of pedagoog zijn niet altijd evident, ondanks de pogingen om de opleiding uniformer te maken. Gelukkig worden de echt zware gevallen meestal snel herkend en uitgewuifd, en indien er steeds ge-



Alleen achtergebleven met een technisch probleem. Pilatus met Theo Stockmans op Saint-Auban (foto Luc Vandebecck)

vallen van incompatibiliteit met bepaalde leerlingen kunnen voorvallen, dan is de situatie zeker niet erger dan in het "ware leven". De hoofdinstruuteur is dan weer een bijzonder geval: bij hem vinden we alle goede en kwade eigenschappen van instructeurs in extreme vorm vertegenwoordigd. Vroeger was de instructeur zowat God de Vader in zijn club. Misschien ten gevolge van de post-'68ste anti-autoritaire opvoeding heeft hij veel van zijn prestige moeten inboeten. Om een deel daarvan te herwinnen moet hij grote afstanden vliegen of aan competitie doen, want overlandprestatie is thans de enige maatstaf waaraan men de waarde van de zweefvlieger toetst. Toch zijn de zweefvliegers bewust dat hun club zonder instructeurs niet lang kan voortbestaan.

d. Het bestuurslid

Eeuwig miskend! Onmisbaar voor het dagelijks beheer van de vereniging, door haar gekozen in functie van zijn capaciteiten, maar ook van meer subjectieve criteria, is hij uiteraard verplicht beslissingen te nemen, die de leden zelden zonder negatief commentaar ontvangen. Wat hij ook doet... of niet doet, het regent kritiek. Hij moet dus een bijzonder brede rug bezitten. In ieder geval is er veel kans dat er bij de volgende be-

heerraadsverkiezingen toch geen kandidaten zijn om zijn ondankbare taak over te nemen, en hij zal onder applaus zichzelf kunnen opvolgen. Tenzij een revolutie uitbreekt... Vroeger was het bestuurslid meestal een plaatselijke personaliteit, nu is dat veel minder het geval. Maar de clubs weten wel hoe nuttig het is een invloedrijk lid te bezitten, die goede contacten heeft met de omliggende bevolking en plaatselijke autoriteiten. De verhouding gepensioneerd is aanzienlijk bij de bestuursleden, want de functie vergt heel wat vrije tijd, ook tijdens de gewone werkuren. Maar niets houdt jongeren tegen om de fakkel over te nemen.

5. De helpers

a. De sleeppiloot

Hier onderscheidt de zweefvlieger twee subtypes: de sleeppiloot-zweefvlieger en de sleeppiloot-motorvlieger. Eerstgenoemde kent de ideale sleep-snelheid voor elk type toestel en weet waar hij de thermiekbellen moet zoeken, ook vroeg op de dag of bij zwak weer. Laatstgenoemde is een noodoplossing om toch in de lucht te geraken als de eerste afwezig is. Ook al klinkt het ketters, moeten we toch stellen dat deze regel te simplistisch is en er uitzonderingen zijn. Er zijn overigens andere indelingen mogelijk: de "altijd op post" en de eeuwige laatkomer; de overmoedige die steil naar beneden duikt en de cilinderkoppen doet barsten, en de voorzichtige die motortijd verspilt door elke check drie maal over te doen of de starts onderbreekt om 100 ml olie bij te vullen; de specialist van de steile bochten recht in de thermiek, die de kortste sleeptijden haalt maar de beginners de schrik op het lijf jaagt, en zijn tegenpool die de sleep rekt om meer vluchten te kloppen... Toch een gemeenschappelijke karaktertrek: de passie van de niet-rechtlijnige vlucht.

b. De lierman

Ook hij is niet steeds zweefvlieger. Deze stakha-

novist van het ander uiteinde van de baan moet weerstaan aan eenzaamheid, warmte, dorst, herhaling tot vervelens toe van steeds weer dezelfde maar toch vitale handelingen, scheldnamen die men hem toewuift indien hij toevallig eens te snel of te traag liert. Vaak is het een jonge zweefvlieger die zo korting krijgt om te vliegen op clubtoestellen... als hij niet van dienst is.

Gezien het vermogen van de moderne lier en de verscheidenheid van de te lieren toestellen, is een degelijke opleiding opperste gebod, en de lierman moet een goed ontwikkelde zin voor verantwoordelijkheid en initiatief bezitten. En als hij dan nog technisch begaafd is, kan hij ook de lier onderhouden en kleine herstellingen uitvoeren of defecten verhelpen.

d. De ophaler

Een absolute must nu zweefvliegen in de eerste plaats overlandvliegen betekent. Om het even wie kan in aanmerking komen, zweefvlieger of niet, voor zover hij (vaak zij) de moed en het geduld opbrengt om de godganse dag op een zweefvliegveld door te brengen; hij een auto met tien meter lange aanhangwagen feilloos kan besturen; hij tenslotte de nodige kracht en handigheid bezit om een zweefvliegtuig uit elkaar te halen en weer ineen te steken. Laten we er geen kwaad woord over zeggen... hij houdt ons lot in zijn handen.

Ter afronding

Wel, zweefvlieger? Is er een van deze rollen voor jou weggelegd? Heb je jezelf herkend? Heb je het model gevonden waarnaar je streeft? Of ben je nog een ander type van die rare vogels? Geen zorg! Er is een plaats voor jou in je club! We ontmoeten elkaar nog wel onder een cumulus!

Stéphane

WEDSTRIJDNIEUWS

Internationale zweefvliegwedstrijd Kortrijk 1999

Deze 10de uitgave vindt plaats van 13 t/m 16 mei 1999 op het vliegveld Kortrijk-Wevelgem (EBKT).

Elke piloot dient in het bezit te zijn van een geldige zweefvliegvergunning, FAI-sport vergunning, D-brevet. GPS is toegelaten, blindvlieginstrumenten zijn niet toegelaten.

Parachute en radio zijn verplicht, evenals barograaf en fototime camera (motorzwevers: baro met foto-en motoraanduiding) en/of IGC-goedgekeurde GNSS Flight Recorder (motorzwevers: met motoraanduiding). Wie een logger (GNSS FR) ge-

bruikt, dient de nodige software voor het downloaden van zijn toestel ter beschikking te stellen van de organisatoren, en zelf voor de nodige diskettes (1 per proef) te zorgen.

Het inschrijvingsgeld bedraagt 2 000 BEF. De sleepstarts worden gerekend à 600 BEF per start. Films met ontwikkeling kosten 150 BEF. Uiterste inschrijvingsdatum: 15 april 1999. Er is camping voorzien.

Voor inlichtingen en inschrijving kan u terecht op het secretariaat: Freddy DEMEESTER, Langerei 44, 8000 Brugge, tel. (050)33 39 79, e-mail: freddy.demeester@skynet.be

EVENTEMENTENKALENDER 1999

Wedstrijden België

- | | |
|---------------|--|
| 13/05 - 24/05 | Belgische kampioenschappen Standaard-, Ren- en Open klasse te Saint-Hubert |
| 13/05 - 16/05 | Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk te Wevelgem |
| 22/05 - 24/05 | Kiewit-Cup te Hasselt |
| 29/05 - 30/05 | Kaiser-wedstrijd (Ka 8-6-7-13) te Zwartberg, gecombineerd met de Victor Boin wedstrijd voor Club- en Tweezitterklasse op 29/05 |
| 26/06 - 27/06 | Handicap der Kempen te Weelde |
| 31/07 - 07/08 | Benelux/Keiheuvel-wedstrijd te Keiheuvel-Balen |
| 07/08 - 15/08 | Belgisch kampioenschap Clubklasse te Maubray |

Wedstrijden buitenland

- | | |
|---------------|---|
| 24/04 - 02/05 | 20ste Internationale Zweefvliegwedstrijd te Hockenheim, Duitsland |
| 02/07 - 18/07 | 11de Europese Dameskampioenschappen Zweefvliegen, Leszno, Polen |
| 02/07 - 18/07 | 2de Wereldkampioenschappen Wereldklasse, Leszno, Polen |
| 11/07 - 24/07 | 1ste Wereldkampioenschappen voor Junioren (Tulip Tournament), Terlet, Nederland |
| 31/07 - 15/08 | 26ste Wereldkampioenschappen te Bayreuth, Duitsland |
| oktober | World Solar Gliding Challenge, Australië |

e. Bevoegdverklaring hulpinstructeur
DONDEERS Godfried

FAI-prestaties

1. D-brevet

a. Hoogtewinst 1 000 m
DE KROCK Bart
FRISCH Luc
GALLE Dirk
GHYLLEBERT Gerrit
GOESAERT Gert
JANSSENS Alfons
LEBEAU Francis
SERMEUS Kurt
VANDERPUTTEN Koen
VERHAEGEN Yves

b. Afstand 50 km
DE KROCK Bart
DE SWERT Guillaume
JANSSENS Alfons
LEBEAU Francis
SERMEUS Kurt
VERBOOMEN Jody

c. Duurvlicht 5 uur
DE KROCK Bart
JANSSENS Koen
LEBEAU Francis
VERHAEGEN Yves
WAUMANS Jan

d. Bekomen het zilveren kenteken
DE KROCK Bart
DE SWERT Guillaume
JANSSENS Alfons
LEBEAU Francis
SERMEUS Kurt
VERBOOMEN Jody

2. E-brevet

Vrije afstand 300 km
VANDEBEECK Luc
VANGOSSUM Willy

3. F-brevet

a. Doelvlicht 300 km
VANDEBEECK Luc
VANGOSSUM Willy
b. Vrije afstand 500 km
RUYMEN Marc

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: Elfe Neukom S4D, bj. 1977, glijgetal 37, volledig geïnstrumenteerd, radio, akoestische vario, toebehoren, parachute. Vliegklaar, met gesloten aanhangwagen. Tel. dag (015)51 37 46, tel. + fax avond (016)48 05 19.

TE KOOP: Radio 720 kanalen Dittel FSG 50, vraagprijs 19 000 BEF. Tel. (016)20 07 14.

TE KOOP: Bergfalke IV, bj. 1976, volledig geïnstrumenteerd voor en achter, E-vario met integrator, radio ATR 720 kan., aanhangwagen. J. Baeken, (02)269 41 15.

TE KOOP: FAI flight recorder Cambridge GPS-NAV met ingebouwde batterij. Geen aanslag op de boordaccu. Kompleet met display. Tel. (014)69 98 08.
