

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

20ste jaargang - nummer 78
april - mei - juni 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-erkenningnummer 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 Boechout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: lvzc@snv.be
internet homepage:
<http://www.aeroclub.student.kuleuven.ac.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 78
april - mei - juni 1999

INHOUD

Redactioneel	2
Nieuws vanuit het secretariaat	2
Fotowedstrijd zweefvliegen	5
In memoriam	6
Uitlaatklep: instructie	9
Is er een broeikas-effect?	14
Logger update	16
Zweefvliegtuignieuws	16
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (23)	20
Het hoekje van de boekenvreter	21
Actief zweefvliegen	22
Wedstrijdnieuws	32
Evenementenkalender	32
Sportcommissie	33
Mededelingen en service	36

Ran dit nummer werkten verder mee:

A. de Bakker - L. Depreter - J. Hanssens - P. Janssens - I. Lens -
P. Pauwels - G. Sergeant - A. Servranckx - J. Vandenberghe -
P. van Ishoven

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 augustus 1999 op het redactieadres.

Foto cover: Duo Discus vanuit Nimbus 3D, Saint-Auban '98 (foto Luc Vandebeek)

REDACTIONEEL

Op 22 mei werd de Vlaamse zweefvliegwereld nog maar eens zwaar getroffen, als bij een botsing tussen een zweefvliegtuig en een sleper boven het vliegveld van Wevelgem de sleepvlieger gedood werd, de zweefvlieger zwaar gewond, terwijl het gesleepte zweefvliegtuig op het nippertje kon ontkoppelen en veilig landen. Hoedje af voor de prille solist.

Naast het onmiddellijke menselijke leed heeft het ongeval echter ook aanleiding gegeven tot heel wat controverse. Wij wensen hierin geen standpunt te nemen, kunnen alleen maar de directe gevolgen zien: bij redactieslot staan pakweg 40 zweefvliegtuigen en meer dan 150 piloten van twee clubs aan de grond, omdat o.a. ten gevolge van de controverse door het vliegveldbestuur besloten werd om het zweefvliegen op Wevelgem minstens voorlopig op te schorten.

Welke lessen kunnen we hieruit trekken? Eerst en vooral, dat men niet genoeg kan wijzen op de noodzaak van een goede lookout. De betrokken piloten hadden in dit opzicht een vlekkeloos verleden, maar dat is duidelijk geen garantie! De onmiddellijke nabijheid van een vliegveld is altijd veel drukker dan de rest van het luchtruim, en de combinatie van stijgende en dalende luchtvaartuigen maakt het niet gemakkelijker. Ook het cor-

recte volgen van procedures mag nooit leiden tot een verslappen van de aandacht.

Ten tweede is het van het grootste belang dat er bij een ongeval hoogst voorzichtig wordt gehandeld wat betreft verklaringen aan de media en contacten met de onderzoekers, overheid, vliegveldleiding, enz. Ongenuanceerde uitspraken, gedaan onder de emotie van het ogenblik, zullen zelden leiden tot constructieve oplossingen. Laat dus liever het woord aan de gemandateerde personen van club en Liga.

De Liga heeft steeds de veiligheid van de zweefvliegsport beschouwd als de topprioriteit. Toch stellen we de laatste jaren een aantal zware ongevallen vast. De enige echte oplossing ligt echter in onszelf: veiligheid moet voor elke individuele piloot steeds de topprioriteit zijn. Routine mag nooit leiden tot een attitude van "er gebeurt toch nooit iets" of "zo iets zal mij nooit voorvallen".

Eén pennentrek kan het zweefvliegen voor altijd uit de lucht halen. Het is aan ons om te bewijzen dat er daartoe geen reden is. Denk daar even aan, telkens je in je zweefvliegtuig stapt.

Toch nog vele mooie, plezierige en veilige vluchten!
Stéphane

NIEUWS VANUIT HET SECRETARIAAT

Jaarlijkse Algemene Statutaire Vergadering

Op 4 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Alle clubs waren aanwezig. Het verslag van de algemene vergadering van 5 maart

1998 werd zonder opmerkingen goedgekeurd. Het werkingsverslag over 1998, voorbereid door het secretariaat, werd goedgekeurd. Na voorlezing van het gunstig verslag van de rekeningcommissarissen, keurde de vergadering ook het financieel

verslag goed. De begroting voor het werkingsjaar 1999 werd unaniem goedgekeurd. Tot slot werden de volgende vertegenwoordigers verkozen tot beheerder/plaatsvervanger voor een termijn van 3 jaar: A.C.B.: R. De Brie, C. Claessens; A.C.K.: J. Hannes, M. Aerts; ALB.: J. Speetjens, G. Van Pee; KAZM.: R. Van Camp, W. Reynders; D.A.C.: G. Peeters, R. Devriese; K.A.C.: A. Van den Bome, W. Geenen, K.F.C: W. Desmet; L.U.A.C.: S. Bovin, H. Koelman; L.V.: R. Rommens, R. Paredis; V.Z.P.: J. Janda, P. Vanderputten; Z.A.C.: T. Van Eeckhout, P. Cools; Z.K.B.: A. Christiaens; K.V.D.W.: T. Stockmans, Y. Ruymen. L. Claeys vertegenwoordigt de G.A.C.

Raad van Beheer

Aansluitend op de jaarvergadering kwam de nieuwe Raad van Beheer samen en besprak o.m. de volgende onderwerpen: - Wijzigingen inzake erkenning en subsidiëring van de sportfederaties, - Operaties en vliegveiligheid: overleg met paracentra, veiligheidsprogramma in de clubs - Werking van de commissies: luchtruim, raad van instructeurs, wedstrijden, technische controle, Charron-beker, G.P.S., medische commissie en tijdschrift. - werking binnen de K.B.A.C. en de B.Z.F. - planning van diverse P.R.-acties - gedachtenwisseling omtrent de aankoop van materiaal (PW 5).

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

Dagelijks Bestuur

Tijdens de beheerraadsvergadering werd ook een nieuw dagelijks bestuur verkozen die onderling de functies als volgt toewezen: Jan Speetjens - voorzitter, Guy Van Pee- ondervoorzitter, Jan Hannespenningmeester, Patrick Broos, Theo Stockmans en Michel Aerts - leden.

Technische Controle

De controleplans van de voorbije winterinspecties zijn bij het verschijnen van dit Ligablad bijna allemaal verwerkt. Gelukkig hebben er geen speciale problemen de kop opgestoken. De ervaring van de voorbije jaren dwingt ons er toe om het systeem op enkele punten aan te passen. Uiteraard zal dit in overleg gebeuren met de technische controleurs en administratieve coördinatoren. Meer nieuws in het septembernummer.

Individuele bijdrage voor 1999

Voor de goede orde hernemen we hier nogmaals de samenstelling van de individuele bijdrage voor het werkingsjaar 1999 zoals deze door de Raad van Beheer van 06-10-1998 werd vastgelegd. D.w.z.: 2 950,- voor leden jonger dan 65 jaar en 2 360,- voor leden ouder dan 65 jaar. Deze bedragen zijn als volgt samengesteld:

	Leden-65 jaar	Leden +65
Bijdrage voor de verzekering:	1 370,-	780,-
Bijdrage Ligablad:	80,-	80,-
Bijdrage voor de werking:	1 500,-	1500,-

Symposium 2000

Zoals reeds werd aangekondigd, zal het symposium plaatshebben op zaterdag 29 januari 2000 in het Provinciaal Vormingscentrum te Malle. Het ondertussen standaard geworden programma omvat de jaarlijkse conferenties voor instructeurs en sportcommissarissen.

Voor de sportcommissarissen wordt het een verplichte bijscholing vermits er een nieuwe sportcode van kracht wordt. Alle betrokkenen ontvangen een persoonlijke uitnodiging. Aan het namiddagprogramma wordt nog volop geprogrammeerd ... Goede ideeën worden met graagte ontvangen!

Zweefvliegkalender 2000

Zoals de voorbije jaren zal ook de gekende Duitse zweefvliegkalender opnieuw beschikbaar zijn voor de leden. Meer gegevens volgen in het septembernummer.

Homologatie van F.A.I.-brevetten

Overeenkomstig de beslissing van de K.B.A.C. sportcommissie van 24-06-1998 moeten brevetproeven uiterlijk 12 maanden na de uitvoering voor homologatie worden ingediend. Gelieve hiermee rekening te houden.

Vakantieregeling secretariaat

Van 13 t./m. 27 juli a.s. zal het secretariaat gesloten zijn. Vriendelijk verzoek hiermee rekening te houden i.v.m. de vergunningenadministratie. Voor dringende zaken kan steeds contact opgenomen worden met een bestuurslid.

Verkrijgbaar op het secretariaat:

KNVvL-publicaties:

"Theorie van het Zweefvliegen"	725,- BEF	(825,- toegezonden)
"Praktijk van het zweefvliegen"	780,- BEF	(880,- toegezonden)
"Elementaire vliegopleiding"	200,- BEF	(250,- toegezonden)
"Voortgezette vliegopleiding"	250,- BEF	(350,- toegezonden)
"Veilig zweefvliegen"	300,- BEF	(400,- toegezonden)

Individueelvliegboekje	80,- BEF	(100,- toegezonden)
"Zilveren C"-sticker	30,- BEF	(50,- toegezonden)

KBAC-Instructeursboekje wordt gratis ter beschikking gesteld

FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

Eén november is de deadline voor deelname aan de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga. Op die datum moeten alle foto's op het Ligasecretariaat bezorgd zijn.

Alle inzendingen zijn welkom, maar deelnemers met een winnaarsmentaliteit houden toch best rekening met het volgende :

- als deelnemer moet je in principe lid zijn van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs;
- de foto's moeten vanzelfsprekend met zweefvliegen te maken hebben. Er zal beoordeeld worden op originaliteit, compositie, technisch niveau, enz. Ik leg er nog maar eens de nadruk op dat je geen gesofistikeerde weet-ik-veel-camera-met-zoomlens in je bezit moet hebben om kans te maken. Leuke vakantiefoto's of zelfs keerpuntfoto's kunnen soms verrassend uit de hoek komen;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn of eerder hebben deelgenomen aan de fotowedstrijd van de Liga;
- de inzending moet van groot formaat zijn: minstens 18 x 24 cm. (gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat). Zowel zwart-wit als kleurenfoto's zijn toegelaten;
- aan de winnaars zal later gevraagd worden om de negatieven in te zenden voor publicatie en controle. Deze negatieven worden na het symposium gegarandeerd terugbezorgd aan de rechtmatige eigenaar. De ingezonden afdrucken blijven echter in het bezit van de Liga, die er ook de publicatierechten van krijgt. Zodoende hebben we steeds een voorraad aan foto's, waarvan het Ligasecretariaat of de redactie van het Ligablad handig gebruik kunnen maken;

- voeg bij de foto's uw naam, adres, telefoonnummer en club (liefst op een etiket of een kleefbriefje); geef uw foto's een (originele) titel en graag ook enkele andere details zoals plaats en datum van opname, betrokken piloot, type toestel,...
- per deelnemer mogen er maximum vijf foto's worden ingezonden. Er zal dan een voorselectie gebeuren door de jury en de beste foto van elke deelnemer komt uiteindelijk in aanmerking voor een prijs;
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames;
- de jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan bovenvermelde criteria voldoen of van bedenkelijk niveau zijn (op zedelijk of ander gebied) te weren uit de competitie;
- door deelname aan deze wedstrijd verklaart u zich akkoord met de beslissing van de jury.

Alle foto's moeten toekomen op het Ligasecretariaat (dus niet rechtstreeks bij de redactie van het Ligablad), eventueel via de ligaverantwoordelijke van je club of (à la limite) via Ivo Lens. Er zijn zoals elk jaar geldprijzen te winnen : respectievelijk 3 000, 2 000 en 1 000 BEF. Tel daar dan nog de onmetelijke roem bij die je verwerft in de zweefvliegerij, en je moet bijna geflipt zijn om niet deel te nemen. Dus meedoen is zeker de boodschap!

Tenslotte nog even dit: LVZC-leden die het wel zien zitten om mee in de fotojury te zetelen zijn steeds welkom. Vermoedelijk volstaat één enkele vergadering (ergens half november) om de foto's te beoordelen. Leden van de fotojury maken uiteraard zelf geen kans op een prijs. Wie zich geroepen voelt, kan een seintje geven: (016)20 14 22.

Ivo Lens

IN MEMORIAM

Frans Couckuyt

Opnieuw werd de Kortrijk Flying Club zwaar getroffen: Frans Couckuyt, medestichter van de zweefvliegsectie en langjarige voorzitter van de club, overleed op 13 maart aan ziekte.

Frans was geboren te Kortrijk in 1926. Het eerste contact van de jonge Frans met de vliegerij kwam er in de meidagen 1940, toen een oberfeldwebel van de artillerie twee dagen in het ouderlijke huis werd ingekwartierd. Bij zijn vertrek liet hij een exemplaar achter van het tijdschrift "Der Flieger", met een reportage over zweefvliegen. De veertienjarige werd door het virus aangegrepen, maar gezien de oorlogssituatie moest hij wel even wachten om zijn droom te verwezenlijken.

Zijn militaire dienstplicht voltooide Frans in Ierland, daarna vond hij werk als verkoper van auto's, later als reiziger van tapijtenwol. In 1953 werd hij lid in de Franse club van Bondues (Rijsel). Het waren nog de pioniersjaren: er werd gelest op C-800, de start gebeurde met een lier zonder remparachute, zodat de kabel steeds opnieuw in de knoop sloeg en moeizaam moest ontward worden. De pistewagen was een oude Citroen B12. Dat eerste jaar maakte onze beginner ruim 6 (zes!) lesstarts.

Het volgende jaar oefende Frans met diverse instructeurs verder te Bondues. Om de opleiding te versnellen tekende hij het volgende jaar in voor een drieweekse stage te Blois. Daar voerde hij met instructeur Carraz (in '52 wereldrecordhouder duurvvlucht voor tweezitters met Branswyck: 53 uur met een CM.7 boven de Alpilles) 54 dubbels uit, om dan een tiental solo's te vliegen op Nord 1300, de Franse Baby. Tot 1956 bleef Frans actief in zijn club, maar werd dan beroepshalve gedwongen het vliegen een tijdje te laten.

Pas in 1961 vond hij weer aansluiting, ditmaal bij een Vlaamse club: de Zoute Aëroclub, toen nog in Moorsele. Daar bleef hij tot in 1971. Ondertussen was de ZAC overgewaaid naar Wevelgem. De toenmalige hoofdinstructeur-voorzitter-sportcommissaris bezat als enige een D-brevet en zag met lede ogen hoe de "jongere generatie" zijn monopolie dreigde te verbreken. Overlandvliegen werd dus actief ontmoedigd. Om meer vrijheid te krijgen kocht Frans in mei 1970 een eigen toestel, de Mucha Standaard OO-ZFC. Met Eddy Maigray en Urbain Arteel ging hij ermee naar Le Blanc. De eerste dag na de aankomst vloog hij dan zijn 50 km naar Poitiers. In 1971, tijdens een BLOSO-kamp waaraan de ZAC meewerkte, maakte Frans een poging om de 300 km naar Châteaudun af te leggen, maar moest het onderspit delven en landde... op de militaire vliegbasis van Creil!

De spanning tussen Frans en de voorzitter steeg nog meer ten gevolge van dit incident, en in september '71 kwam het zelfs tot een handgemeen. De maat was vol en Frans stapte in oktober samen met Harry Torner, Eddy Maigray en Herman Vanslambrouck naar de beheerders van de in 1969 gestichte motorclub Kortrijk Flying Club, om te vragen om bij hen een zweefvliegsectie op te richten. Dit voorstel werd in november voorgelegd aan de beheerraad, die het dan ook prompt aanvaardde. De motoristen beloofden zelfs hun financiële hulp.

In maart 1972 begonnen de eerste activiteiten. Er werd gesleept met de Piper Cub 135 pk OO-KFC. De eerste zweefvliegtuigen waren de Bergfalke van H. Vanslambrouck en de Mucha van Frans. Er werd ernstig aan ledenwerving gedaan en de club kocht een Ka2b en een Ka2. Dit laatste toestel werd jammer genoeg relatief snel gecrasht. In 1973 kwamen de eerste echte leerlingen. Frans



Frans Couckuyt in zijn element: omringd door stagiairs.

Couckuyt kocht toen de Ka7 OO-ZUM en stelde hem ter beschikking van de KFC als leskist.

In 1975 huwde Frans met Zoë Salembier, die hij vele jaren vroeger in de KFC leerde kennen. Het echtpaar had geen kinderen. De club was hun kind! 1976 is in zweefvliegkringen bekend gebleven als "het jaar van de eeuw". Net dit jaar organiseerde de KFC een zomerkamp in Blois. Dit betekende voor Frans Couckuyt de langverwachte 300 km, toen hij naar Bordeaux vloog. De zweefvliegsectie had de smaak van de buitenlandse kampen te pakken. In de zomer '78 werd het opnieuw Blois, in '79 en '80 Issoudun. Tussendoor werd er ook een winterkamp ingelast te Issoire in december '79. Frans Couckuyt werd dan de eerste gouden brevethouder van de club, toen hij in de golf zijn 3 000 m hoogtewinst wist te behalen.

Sedert 1974 organiseert de KFC regelmatig opleidingskampen voor beginners, eerst met BLOSO, later in eigen regie. Kampleider was al die jaren Frans Couckuyt. Ook in 1998 was hij nog druk in de weer met de administratie, het regelen van slaapegelegenheden voor de internen en het klaar maken en aanbrengen van het vieruurtje.

Sedert 1986 was Frans met pensioen, maar dat betekende voor hem volstrekt geen rust: hij zette

zich steeds 100% in voor de KFC, lang als voorzitter van de zweefvliegsectie, en ook enkele jaren als voorzitter van de ganze club. Door de ziekte van zijn echtgenote vond hij de laatste jaren jammer genoeg steeds minder tijd om te vliegen. De IS28b waarvan hij mede-eigenaar was, bleef steeds vaker in de loods staan. Toen Zoë in september 1997 stierf, ging hij zoeken naar een motorzwever. In Duitsland kocht hij een Ogar, waarmee hij dan in de zomer 1998 nog enkele mooie vluchten mocht beleven.

In het najaar, tijdens een vliegtuigreis met enkele KFC-verantwoordelijken naar Annecy, waar voor de zweefvliegsectie een nieuwe sleper werd aangekocht, voelde Frans zich ernstig onwel. Een hele reeks onderzoeken en een paar heelkundige ingrepen mochten niet baten. Op de algemene vergadering in februari 1999 was hij voor de laatste maal in het clublokaal samen met zijn vele vrienden.

Vaarwel, Frans!

Stéphane Vander Veken

Xavier Declerck

Op zaterdag 22 mei gebeurde boven het vliegveld Kortrijk-Wevelgem een aanvaring tussen het sleepvliegtuig OO-VVJ Abeille van de Zoute Aviation Club en de Jantar 3 OO-ZYR van Kortrijk Flying Club. Hierbij verloor de jonge sleeppiloot Xavier Declerck het leven, terwijl de zweefvlieger gewond raakte en de prille solist van KFC die achter de Abeille hing, kon ontkoppelen en een veilige landing maakte. De schok zit diep in beide clubs, waartussen de goede samenwerking de laatste jaren hechte vriendschapsbanden had gesmeed, ondanks de sportieve concurrentie.

Jan Vandenberghe, één van zijn clubgenoten, schreef volgende tekst, die goed de gevoelens verwoordt van allen die Xavier gekend hebben.



Peter Riedel

Peter Riedel was de laatste overlevende van de deelnemers aan de eerste Wasserkuppewedstrijd in 1920. Als 14-jarige bouwde hij toen een heus zweefvliegtuig, en bracht het mee op de berg. Daar leerde hij het toestel besturen door korte sprongen uit te voeren terwijl het toestel aan touwen werd voortgesleept en de "instructeur" ernaast liep!

Later studeerde hij af als ingenieur en werd beroepspiloot, maar hij bleef steeds het zweeven trouw. Begin jaren dertig werd hij een van de grote Duitse zweefvliegazen, vestigde talrijke records, won de Wasserkuppewedstrijd in 1932 en kreeg de Hindenburgbeker, de grootste Duitse burgerlijke onderscheiding voor luchtvaart. Hij nam ook deel aan talrijke buitenlandse expedities en wedstrijden.

In 1936 ging hij vliegen voor een Columbiaanse luchtvaartmaatschappij. In 1938 werd hij aangesteld tot burgerlijke assistent voor luchtvaart van de militaire attaché te Washington. Daar moest hij de evolutie van de Amerikaanse vliegtuigproductie evalueren. Bij het begin van de oorlog in Europa werd hij officieel Luchtvaartattaché. Hij huwde met de Amerikaanse Helen Krug. Na Pearl Harbour werd hij naar Duitsland teruggeroepen en later naar Zweden gestuurd.

Na de oorlog werd hij in Zweden geïnterneerd. Na drie maand kwam hij vrij, maar hij mocht niet in Zweden blijven en wou niet terug naar Duitsland. Op een vissersschuit ontsnapte hij naar Spanje, dan Marokko. Vandaar stak hij over naar Venezuela, waar hij werk vond en waar Helen hem kwam vervoegen. Daarna werkte hij in Canada en Zuid-Afrika, tot hij uiteindelijk in de VS toegelaten werd, waar hij voor TWA aan de slag kon.

Na zijn pensionering bleef hij een actief zweefvlieger. Een aantal jaren terug lanceerde hij een project voor een wereldomronning met zweefvliegtuigen. De laatste jaren leefde hij in Oklahoma.

Xavier,

Het vliegen zat je gewoon in je hart, je geest en je ziel...

Zeg maar een aangeboren talent, want je vader, grootouders en nonkels, allen uitstekende piloten, lagen aan de basis ervan.

Zowel zweef- als motorvliegen waren je tweede natuur en maakten van jou een buitengewoon sleeppiloot die altijd volgens het boekje vloog.

Je was één met de Abeille, jouw lievelingstoestel.

Wij voelden ons veilig bij jou.

Voor je jonge leeftijd had je een bijzondere maturiteit en een verantwoordelijkheidsgevoel die zich vertaalden in spontane verdraagzaamheid.

Daarom had je ook geen vijanden want je zachtmoedigheid, je brede glimlach en je warme handdruk werkten ontwapenend.

En dat je ons nu moet verlaten als ver gevolg van onverdraagzaamheid valt ons allen bijzonder zwaar.

Anderen legden jou een onveilig sleepcircuit op, die je loyaal en met vertrouwen in de regels opvolgde, en het werd je noodlot.

Je leefde je korte leven met een warm hart voor ieder van ons, waarvoor onze dank.

Xavier, wij houden van jou.

Xavier, wij houden van jou.

Jan

Zijn drie boekdelen over de geschiedenis van het zweefvliegen in de Rhön tussen 1920 en 1939 horen in elke zweefvliegboekenkast thuis. In 1998 verscheen ook zijn autobiografie over de oorlogsjaren.

Walter Horten

Samen met zijn broer Reimar was de onlangs overleden Walter Horten beroemd voor de reeks staartloze zweefvliegtuigen die ze bouwden in Duitsland tussen 1933 en het einde van WOII. Met de Ho 1 werden slechts weinig vluchten gemaakt; hij kwam in sleep naar de Wasserkuppewedstrijd 1933 bij gebrek aan een aanhangwagen, en werd na de wedstrijd ter plaatse verbrand. De Ho 2 kende een groter succes en werd in 5 exemplaren gebouwd. De Ho 3 had een spanwijdte van 20 m en een koorde van 3,25 m aan de vleugelwortel, wat heel wat transportproblemen stelde. Met hun lage vleugelbelasting werden de Ho 3's bij de wedstrijd 1938 vooral succesvol bij hoogtevluchten in cumulonimbuswolken. Jammer genoeg werd één van de piloten bij zo'n poging gedood, een andere kwam half bevroren met het valscherp naar beneden.

Toen gingen de Hortens over naar vleugels met een grotere slankheid: eerst werden het de Ho 4's, die met een slankheid van 21,3 beduidend beter waren dan de meeste klassieke toestellen van die periode. Later werden de vleugels verlengd, wat de Ho 6 opleverde met een slankheid van ± 33 , waarvoor de gebroeders Horten een glijhoek van 1:40 opeisten! De juiste prestatiecijfers van de diverse Ho-modellen en de kwaliteit van hun vliegeigenschappen gaven aanleiding tot heel wat controverses in de loop der jaren, en deze is nog niet uitgewoed. De Ho 4 en Ho 6-types hadden een cockpit waarin de vlieger nagenoeg plat op de buik lag.

Naast hun activiteiten als zweefvliegtuigbouwers ontwikkelden de broeders ook een aantal militaire prototypes. Na de oorlog weken zij uit naar Argentinië, waar zij verder staartloze zweefers bouwden en zelfs een zesmоторig staartloos transportvliegtuig. Tot voor kort waren er zo goed als geen Horten-types meer te zien, ook niet in musea, maar recent werden een reeks wrakken opgediept uit de reserves van het Smithsonian Museum, en die worden thans in Duitsland gerestaureerd voor statische expositie.

INSTRUCTIE

Er wordt de laatste tijd door de instructeurs steeds meer gesproken over het op elkaar afstemmen van het lesgeven en in ons geval dus het lesgeven in zweefvliegen. Persoonlijk vind ik dit een zeer moeilijk onderwerp. Er bestaat namelijk geen universele leerling. Daarom kan en zal er ook geen universele instructie kunnen bestaan.

Gewoonlijk begint men met het laten zien hoe men een zweefvliegtuig bestuurt en geleidelijk aan de leerling mee te laten voelen om hem dan langzaam de besturing over te laten nemen, waar-

bij de instructeur dan steeds klaarzit om onmiddellijk in te grijpen als de leerling enigszins buiten het boekje dreigt te gaan. Het is begrijpelijk dat men zo moet beginnen omdat de leerling er dan nog geen idee van heeft wat het toestel kan en zal doen als men de sturen werkelijk gaat gebruiken, maar men zal geleidelijk aan de leerling zoveel mogelijk zelf moeten laten sturen om hem ermee bekend te maken hoe het verschil in snelheid de stijfheid van de roeren beïnvloed.

Door de leerling wordt het zwaarder sturen van het

toestel aan hogere snelheden vaak gezien als ingrijpen van de instructeur, waardoor hij geneigd is het stuur af te geven. Daarom is het belangrijk dat deze leerling zelf ervaart wat er gebeurt en dus snapt dat dit bij het normale gedrag van het vliegtuig hoort. Men moet het dus steeds duidelijk zeggen als men ingrijpt en dus de sturen overneemt. Als de instructeur te lang blijft meesturen en het de leerling niet toelaat om fouten te maken, zal hij nooit bekend raken met de situaties waarin men tijdens het vliegen kan geraken.

Men kan op deze manier iemand wel het vliegen aanleren, maar een echte piloot zal zo niet gemaakt worden. Hij zal zelf het effect van turbulenties moeten ervaren en herkennen om deze het hoofd te kunnen bieden. Het ligt namelijk in de menselijke aard dat we alleen van onze fouten kunnen leren, en daarom is het mijns inziens dus beter om de leerling zo vroeg mogelijk zoveel mogelijk zelf te laten sturen en zoveel mogelijk van zijn eigen fouten te laten leren. Dit houdt wel in dat de instructeur dus vrij veel moet toelaten en alleen ingrijpt als de situatie uit de hand dreigt te lopen. Daarom wordt van de instructeur ook verwacht dat hij zeer goed op de hoogte is van de limieten van het toestel.

De leerling zal dan in het begin vrij grote fouten maken, maar krijgt zelf de kans om deze te herstellen. Daardoor zal men snel zien dat de fouten steeds kleiner worden en de leerling vanzelf binnen de door ons gewenste limieten blijft. Deze leerling zal zijn fouten beter herkennen en ze eerder oplossen omdat hij het allemaal al eens meegemaakt heeft. De instructeur zal ook de sturen moeten durven loslaten om de leerling beter te kunnen laten voelen wat er tijdens het vliegen met het toestel gebeurt. Het is meer dan eens voorgekomen dat de leerling niet durfde te sturen omdat hij dacht dat de instructeur hem tegenhield.

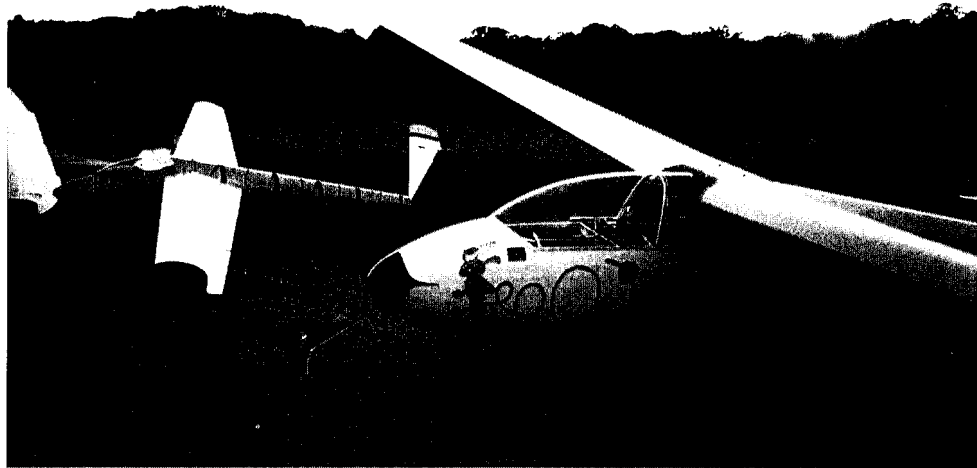
Zelf heb ik dat meegemaakt tijdens een kunst-

vuchtexamen in Tsjechië. Ik moest een spin van zes slagen maken en toen ik de spin wilde stoppen door de stick naar voren te duwen leek deze vast te zitten, ik keek naar mijn examinerator maar deze zat nog met beide armen over elkaar te wachten of en hoe ik de spin zou stoppen. Er was 15 kg druk nodig om de stick naar het dashboard gedruwd te krijgen, waardoor de spin dan onmiddellijk stopte. Tijdens het lessen hadden we echter nooit meer dan drie omwentelingen gemaakt en was de benodigde kracht steeds veel minder geweest.

Wij moeten ook niet vergeten dat alle instructeurs gratis en belangeloos lesgeven, en neem maar van mij aan dat ze dat ook met de beste bedoelingen doen. Dat wil niet zeggen dat ze dat ook op dezelfde manier doen. Er zijn namelijk een heleboel dingen die wij logisch vinden en waarvan wij verwachten dat de leerling ermee bekend is, en dat hoeft helemaal niet zo te zijn. Daardoor zijn wij geneigd stappen over te slaan en komen de leerlingen in de problemen. Toen ik dit zelf in de gaten kreeg, heb ik besloten mijn manier van lesgeven aan de leerling aan te passen. Daarom ben ik, als een leerling mij niet direct begreep, de fout bij mijzelf gaan zoeken en moest ik naar een andere manier zoeken om hetzelfde uit te leggen.

Deze benadering heeft bijna altijd gewerkt en ik kan ze dus van harte aanbevelen. Zelf heb ik mijn leerlingen altijd geadviseerd met zoveel mogelijk verschillende instructeurs te vliegen, omdat ik vind dat je van iedereen iets kunt leren. Alleen als je van iedere instructeur zijn specialisme afkijkt, kun je beter worden dan die instructeurs. Zodra een mens denkt dat hij niets meer kan leren, begint hij af te takelen.

Zelf hield ik vroeger in de gaten welke instructeur onder moeilijke omstandigheden toch thermiek kon vinden en kon aanpakken, en met die instructeur wou ik dan op zo'n dag vliegen. Dan zie



Een vluchtje met een tijger of een dubbeltje met Marsupilami? (foto Jorn Hanssens)

je ineens hoe belangrijk het is om op een thermisch zwakke dag heel secuur te kunnen vliegen, dus met het touwtje precies in het midden, en beseft je dat door slordig te vliegen de weerstand van het toestel zodanig toeneemt dat jij die zwakke thermiek niet kon benutten.

Van een ander zal je leren hoe belangrijk het is om steil te bochten als er veel wind staat. De pompen zijn dan meestal zo smal dat er alleen met deze methode nog een gunstig resultaat te behalen valt. Ook zal je zien dat er geen vaste snelheid bestaat om goed te kunnen thermieken, soms zal je 70 km/h en een andere keer 100 km/h moeten vliegen voor het beste resultaat.

Dank zij mijn liefde voor het kunstvliegen en het bergvliegen in Oostenrijk heb ik ook met hun zweefvliegopleidingen kennis gemaakt. De Oostenrijkers verlangen van hun leerlingen duidelijke spin entry's tijdens de eerste solovlucht, ook

kennen ze een speciale aantekening voor kunstzweefvlucht. En hoe onwaarschijnlijk het ook klinkt: ook blindvliegen met alleen een elektrische turn en bank was daar tussen die hoge bergen de normaalste zaak van de wereld.

Ook in Engeland wordt deze methode veelvuldig toegepast, en je kunt je dus voorstellen hoeveel voordelen deze piloten hebben bij wereldkampioenschappen. Als voor ons het plafond ophoudt bij 2000 meter kunnen deze piloten nog eens 1000 meter extra hoogte winnen om dan pas aan hun doorsteek te beginnen. Tijdens een acro-instructievlucht presteerde mijn instructeur in Oostenrijk het om drie keer achter elkaar op 1600 m AGL aan de onderkant de wolk in te vliegen en er 1000 m hoger weer uit te komen.

Met dezelfde instructeur heb ik in een Ka7 ook twee spins van tien volledige turns meegemaakt, waaruit bleek dat dit toestel erg stabiel doordraaide

zowel in de linker als de rechter spin. Het hoogteverlies van 1 000 meter was vrij normaal en de spin kon eenvoudig gestopt worden. Ook ontdekte ik in Tsjechië een Blanik met een ondoorzichtig afgeschermde instructeursstoel. Bij navraag bleek dat een instructeur daar vijf uur blindvliegervaring moest hebben alvorens hij gaat lesgeven.

Tsjechië, Slowakije en Slovenië zijn drie voormalige Oostbloklanden waar de lesgevers over het algemeen professioneler bezig waren en het zweefvliegen duidelijk gezien werd als een vooropleiding voor militaire piloten, zodat de eisen die aan hun leerlingen gesteld werden aanmerkelijk hoger lagen.

Ik las onlangs nog een artikel in Thermiek waaruit bleek dat enkele instructeurs hun K13's niet in een spin konden krijgen, en ik moet toegeven dat het ook niet altijd eenvoudig is. Indien er een erg zware persoon op de voorste stoel zit, is het mij enkele malen ook niet gelukt. Zelfs als de gewichtsverdeling wel goed is, kan het zeer moeilijk zijn om een gemoderniseerde K13 in een spin te krijgen, met een door onze club recent aangekochte oudere versie gaat dat veel gemakkelijker.

Daar tegenover staat de Poolse Puchacz, die heel gemakkelijk in een spin te krijgen is. Deze valt zo plotseling en spectaculair weg dat dit wel eens de reden kan zijn dat er al zoveel verongelukt zijn, ondanks het feit dat hij er ook heel gemakkelijk uitkomt. Maar omdat hij in de spin direct verticaal naar beneden duikt, verwacht men waarschijnlijk dat men geen stick voorwaarts hoeft te geven. Dat is echter een fatale vergissing: zolang men de stick getrokken houdt, zal de spin doorzetten, en een stabiele spin gaat met een hoogteverlies van ongeveer 100 meter per draai gepaard. De meeste polyester eenzitters die ik in een spin heb gezet, vertoonden echter precies hetzelfde gedrag. Het zou dus wel raadzaam zijn als de solopiloten van dit gedrag op de hoogte waren.

Verder zou ik nog willen pleiten voor een kritischer gedrag van de instructeurs op het veld om de piloten attent te maken op al die kleine slordigheidsfoutjes die langzaam maar zeker in het gedrag van de solopiloten sluipen en daardoor gemeengoed dreigen te worden. Er zijn minstens twee zaken die wat mij betreft extra aandacht vragen.

Ik zie nog steeds piloten die zo gefixeerd zijn op een doellanding dat ze, zodra ze de grond geraakt hebben, nagenoeg niet uitrollen. Dit houdt in dat ze in het laatste, meest gevaarlijke stuk van de eindaanvlucht tegen overtreksnelheid gevlogen hebben en dus een beetje windschering of het even wegvallen van de kopwind voldoende was geweest voor een extreem harde landing. Onder turbulente omstandigheden kan dit zelfs dodelijk zijn.

Ook zie ik dikwijls dat na de landing, terwijl het toestel nog met een behoorlijke snelheid uitrolt, men de moeite niet neemt om de vleugels van de grond te houden. Op bekend terrein heeft men waarschijnlijk nooit geen problemen daardoor ondervonden, maar op een andere landingsplaats kunnen gemakkelijk stevige obstakels in het gras verstopt zitten, wat een behoorlijke grondzwaai tot gevolg kan hebben.

Begrijp mij goed: het is niet de bedoeling om politieagent te gaan spelen, maar als wij onze mond dichthouden omdat wij bang zijn onsympathiek over komen, bewijzen wij daar onze sport geen dienst mee. Het zijn deze kleine dingen die uiteindelijk de ernstige ongelukken kunnen veroorzaken.

Mijn devies is dan ook: "Weet wat je doet en vlieg veilig!" Dan kunnen wij dat nog lang blijven doen.

Ad de Bakker

Instructeur

AVI BENELUX

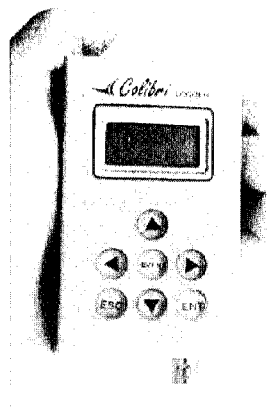
Industrieweg 3
NL-5111 ND BAARLE-NASSAU
tel: NL 013-507.9601 of B 014-699.808
fax: NL 013-507.8787
e-mail: baarle-avi@wxss.nl

Bert de Wijs

Meer mogelijkheden dan elke andere logger (behalve LX20)

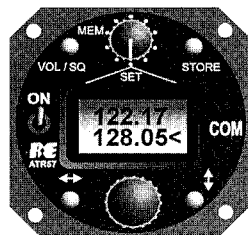
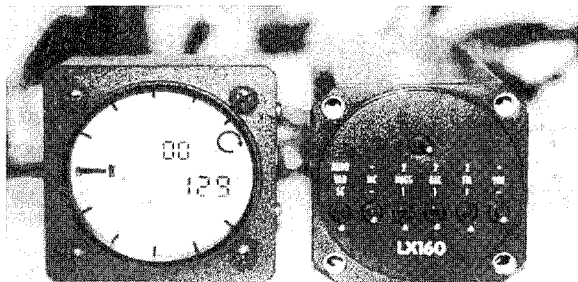
aktie **BF 29.950** Incl. BTW

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

IS ER EEN BROEIKASEFFECT JA OF NEEN?

Wordt het warmer? Gaat het weer vriezen? Krijgen we een mooie zomer? Het zijn vragen die op ieders lippen branden. Ze worden gebruikt om het ijs te breken, om een oppervlakkig gesprek op gang te brengen. Praten over het weer blijft populair. Elk radio- en televisieprogramma dat zichzelf respecteert, haalt vroeg of laat een weerman of weervrouw in huis om de kijk- en luistercijfers wat op te vijzelen, zeer tot genoegen van de reclamewereld. Elke onregelmatigheid in de temperatuur zorgt onmiddellijk voor een karrevracht weerinfo met recordneigingen. Het broeikaseffect wordt in allerlei publicaties onder de loep genomen.

In 1990 stelden de wetenschappers nog dat temperatuurstijgingen een natuurlijke oorzaak konden hebben. In 1995 achtten zij dat onwaarschijnlijk. Een recent rapport voerspelt tegen het jaar 2100 een mondiale opwarming van 1 tot 3,5 graden en een stijging van de zeespiegel met 15 tot 95 cm. Willen we teruggaan in de tijd en het klimaat van vroeger bestuderen, dan moeten we terugvallen op een aantal historische bronnen (veldslagen, hongerwinters, dichtgevroren waterwegen, schilderijen). Hoe verder wij terugkeren in de tijd, hoe onnauwkeuriger de meetresultaten zijn. Het blijkt namelijk dat er in het verleden belangrijke verschillen waren met het gemiddelde weer zoals wij dat vandaag kennen. Ook zonder industriële invloeden veranderde het klimaat.

Tussen 6000 en 1000 voor Christus beleefden we een warme periode: de gemiddelde temperatuur lag 1 à 2 graden hoger dan vandaag. Van 1000 tot 500 voor Christus werden vooral de zomers minder warm. Ten tijde van de Grieken brak er weer een zachtere periode aan met veel regen. De Romeinse periode werd gekenmerkt door een afkoeling: de gletsjers groeiden. Dan volgde een

warme periode, die duurde tot de 13de eeuw. In Vlaanderen verbouwde men wijn. Gemiddelde temperatuur 1 graad hoger dan vandaag. Vikingen maakten uitstapjes naar een groen land: Groenland. Van 1200 tot omstreeks 1400 kwam er een tijdelijke afkoeling, met vooral strengere winters. Van 1400 tot 1550 werd het weer warmer. De periode vanaf 1550 tot omstreeks 1750 staat bekend als de kleine ijstijd, met lange koude winters. De zomers waren toen dikwijls kort en nat. Maar voorts wint de chaos glansrijk van de regelmaat.

Er zijn dan ook ontzettend veel factoren die onze atmosfeer bepalen. De zon alleen levert niet voldoende energie om het hier op aarde warm te houden. Men heeft berekend dat de warmte van de zon en een atmosfeer die enkel bestaat uit stikstof en zuurstof zouden zorgen voor een gemiddelde evenwichtstemperatuur van ongeveer -18 graden. Er bestaat dus een mechanisme dat de aardse temperatuur serieus opkrikt, het natuurlijke broeikaseffect. Een heleboel straling waarvan ongeveer 30% direct teruggekaatst wordt in de ruimte. De rest wordt geabsorbeerd door de atmosfeer, de oceaan en het land. Uit metingen van luchtbellen uit poolijs heeft men kunnen afleiden dat de stijging van koolstofdioxide een goede tweehonderd jaar geleden begonnen is. Pre-industriële waarden voor atmosferische CO₂ schommelen rond 280 dpm (delen per miljoen). Op het einde van de 20ste eeuw bedraagt de volumeconcentratie ongeveer 360 dpm. De industriële revolutie heeft blijkbaar heel wat koolstofdioxide door de schoorsteen gejaagd.

Koolstofdioxide blijft echter niet in de atmosfeer. Via allerlei fysico-chemische processen verdwijnt 104 gigaton opnieuw in de zee. Koolstofdioxide lost zeer goed op in water. Zo blijft er jaarlijks ongeveer

3 miljoen ton over. Daarmee wordt koolstofdioxide na waterdamp het belangrijkste broeikasgas. We verminderen ook de capaciteit van de aarde om koolstofdioxide opnieuw te binden, onder meer door het kappen van de regenwouden. Let wel, de grootste voorraad koolstofdioxide bevindt zich niet in de fossiele grondstoffen, maar in de oceanen.

Sinds het einde van de 19de eeuw is de aarde gemiddeld tussen 0,3° en 0,6° opgewarmd. Die opwarming kan waarschijnlijk niet alleen aan natuurlijke factoren worden toegeschreven. Op wereldschaal gezien zijn de prognoses betrouwbaarder dan op regionale schaal. Verschillende computermodellen verwachten intensere neerslag. Onze kennis reikt nog niet ver genoeg om te voorspellen of er meer zware stormen komen en meer tropische cyclonen. Op regionale schaal valt er zeker niks concreet te zeggen. Met de computer kunnen we prachtige berekeningen maken, maar in de praktijk kunnen we enkel gissen, want het klimaat heeft zo zijn nukkigheden, zijn "natuurlijke variabiliteit".

Het IPCC, het Intergovernmental Panel on Climate Change, heeft bij het grote publiek en bij de media steeds de indruk gewekt dat er onder de wetenschappers "grote eensgezindheid" was over het versterkte broeikaseffect. Maar in mei 1996 verscheen een memorandum van de zogenaamde Global Climate Coalition, waarin een aantal wetenschappers onomwonden stelde dat de goedgekeurde IPCC-teksten net voor de publicatie nog veranderd werden. Zoiets lijkt ondenkbaar en niet van deze tijd. Maar misschien overtreft de waarheid de fictie. Hier volgen enkele passages die uit hoofdstuk 8, "Detectie van klimaatveranderingen en zoeken naar oorzaken", werden geschrappt, ook al keurden honderden IPCC-geleerden ze goed.

"Hoewel sommige studies beweren een significante klimaatwijziging te hebben gevonden, bestaat er

op dit ogenblik geen enkel rapport dat die wijziging geheel of voor een deel heeft toegewezen aan menselijke oorzaken. Geen enkele studie is er in geslaagd de grootte van het broeikaseffect of het aërosoleffect in de waarnemingen aan te tonen - een gegeven dat erg belangrijk is voor beleids- mensen." Geschrappt.

"Geen enkel van de hier vermelde studies heeft duidelijk aangetoond dat we de geobserveerde veranderingen kunnen toeschrijven aan de toename van broeikasgassen." Weg.

"Hoewel deze studies nooit specifiek het verband hebben aangetoond tussen waargenomen temperatuurwijzigingen en menselijke oorzaken, worden er dikwijls conclusies getrokken die wel verbanden leggen, terwijl men dat eigenlijk beter niet zou doen". Goedgekeurd door de IPCC-meerderheid, maar verdwenen van de uiteindelijke tekst.

"Er bestaat geen enkele studie die duidelijk aan- toont dat waargenomen temperatuursveranderingen in de 20e eeuw kunnen worden verklaard door een toename van broeikasgassen." Gewist.

"Studies die een klimaatwijziging aantonen en een verband claimen met menselijke oorzaken zullen waarschijnlijk erg controversieel blijven, tot men de onzekerheden in de totale natuurlijke variabiliteit van klimaatsystemen kan verkleinen". Niet gelezen.

Wordt het GCC gesponsord door belangrijke industriële groepen die de waarheid willen verdraaien? Zou kunnen. In elk geval is het duidelijk dat de consensus onder wetenschapslui ver zoek is. Misschien moet het publiek zich wat kritischer opstellen. Dit is stof om over na te denken, en een beetje kritischer te zijn over zaken die gezegd of geschreven worden door krant en sensatiepers.

Guido Sergeant

LOGGER UPDATE

De IGC heeft een nieuwe GNSS FR goedgekeurd: de PosiGraph 1.0 van Streamline Digital Instruments (SDI - Franz Pöschl). Het toestel heeft dezelfde vormgeving als de LX Colibri, maar heeft andere connectoren en is volgens specificaties van SDI ontworpen. Afmetingen zijn 99 x 59 x 34 mm, met een LCD-scherm van 30 x 14 mm en zeven bedienknoppen, twee elektrische connectoren en een BNC-antenneconnector. Het toestel weegt ongeveer 200 g.

Goedgekeurde hardware: versie 1.0 of later, firmware versie 1.0 of later, software (data-sdi.exe, conv-sdi.exe en vali-sdi.exe) versie 5.0 of later. Er is een ingebouwde microfoon voor motorgeluidsdetectie.

Info: Streamline Digital Instruments, Muelwinkel 4, D-83224 Staudach, Duitsland.

Tel. +49 8641 5277, fax +49 8641 5276,
e-mail SDI.Franz.Poeschl@t-online.de

Er is ook een nieuwe uitgave van de goedkeuring van de EW FR zonder ingebouwde GPS-ontvanger, waar nu 4 versies van bestaan, nl.: A - baro

tot 10 000 m, B - 12 000 m, C - 15 000 m, telkens met display en toetsenbord, en D - 15 000 m met grotere geheugencapaciteit maar zonder display noch toetsenbord, te programmeren via computer.

Garrecht, de producent van de Volkslogger, biedt nu ook een evaluatieprogramma voor IGC-files als freeware via Internet (www.segelflug.de/firmen/gcs). Het draait onder Windows 95 en toont de vlucht en de geprogrammeerde proef. Voorlopig enkel in het Duits, maar een Engelse versie staat op stapel.

De oorlog in Kosovo speelt nu ook onze navigatiesystemen en loggers parten! De organisatoren van de WK in Bayreuth hebben besloten de piloten aan te raden als tweede back-up toch een foto-toestel mee te nemen. Sedert het begin van het conflict heeft men immers meermaals onderbrekingen vastgesteld van de satelliet signalen, waarschijnlijk veroorzaakt tijdens optimalisatieprocedures door de VS-militairen die het systeem beheren. Vergeet dus ook bij gewone vluchten niet regelmatig je positie te checken met je kaart!

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

Europa Aircraft Company

Het tweezits zelfbouwvliegtuig Europa is de meest verkochte kit van de jaren '90. 500 bouwpakketten werden verkocht en 200 toestellen vliegen reeds. Nu komt de producent met een set zweefvliegvlugels met 13 m spanwijdte op de markt, die men gewoon met de standaardvleugel kan uitwisselen om een motorzwever te be-

komen met een glijhoek van nagenoeg 1:25. Volgens Derek Pigott geeft de Rotax 912 een stijgen van 4 m/s, met goede stuuereigenschappen en gemoedelijke overtrekeigenschappen bij ± 80 km/h. De prototypevleugel was nog positief gebouwd, met een vrij slechte profielnauwkeurigheid, dus kan men nog enige verbetering verwachten.

Kieger

De zweefvliegclub Haguenau heeft zelf een sleepvliegtuig gebouwd. De AK-2R, ontworpen door André Kieger, is een klassiek tweezits (zij-aan-zij) toestel met lage rechthoekige vleugel en neuswielonderstel, 180 pk Lycoming motor, Gomolzig uitlaat, Hoffman vierbladspropeller. Voortaan is er een volledige set bouwtekeningen beschikbaar, evenals materiaalpakketten en technische bijstand voor het bouwen (terbeschikkingstelling van mallen voor ribben en spanten).

MDM

De acrotweezitter Fox krijgt nu eindelijk de reeds lang beloofde opsteektippen, die de spanwijdte van 14 op 16,15 m brengen. De Poolse goedkeuring is reeds toegekend. Met de tippen verbetert de glijhoek van 1:30 naar 1:34 (bij 122 km/h!). Het minimum dalen bedraagt nu een aanvaardbare 0,75 m/s bij 95 km/h. Hiermee wordt de kunstvluchtzwever ook een meer algemeen inzetbare scholingsmachine. MDM heeft nu ook een Fox 2 op stapel, met flaperons om minimumsnelheid en landingssnelheid te verlagen.

SC Aéro

Deze Franse firma is begonnen als zweefvliegtuigerhersteller, maar heeft zich ondertussen ontwikkeld tot toeleverancier van kunststofonderdelen voor o.a. Dassault, Aérospatiale, Opel, Prost Grand-Prix... In alle stilte ontwikkelen ze ook de Hélium, een ultralicht zwevertje met 13,5 m spanwijdte, 120 kg leeggewicht en 50 km/h stalsnelheid. Omdat het maximum gewicht van een ultralichte zwever de 100 kg niet mag overschrijden, voorziet de ontwerper Christophe Thébault het als ULV toe te laten, met een motor op mast die men aan de grond kan demonteren en in de romp kan stouwen. Dus: starten als

klassieke zwever, buitenlanden, motor monteren en huiswaarts vliegen! In Frankrijk, waar een ULV overal mag landen en opnieuw opstijgen, is dit een haalbare kaart.

Nitsche Flugzeugbau

De Samburo motorzwever wordt uitgebreid getest met sterkere Rotaxmotoren: 912 S (100 pk) en 914 (115 pk). Men poogt hierbij de goedkeuring te bekomen voor het slepen van zwaardere toestellen dan het huidige maximum van 600 kg. Met 100 pk haalt de Samburo de wettelijke minimumprestaties voor een 700 kg zware Duo-Discus, met 115 pk lukt dat zelf met een 750 kg zware ASH 25! Nu is het wachten op de officiële goedkeuring.

PZL Bielsko

De gekende constructeur van zweefvliegtuigen werd onlangs overgenomen door Diamond Aircraft, de Oostenrijkse bouwer van Super-Dimona en Katana.

Tost

Thermiek, het zweefvliegtijdschrift van de KNNvL, meldt problemen met bepaalde starthaken waarbij de fabrikant te korte hoofdbouten liet inbouwen: de bouten dragen dus niet langer op de schacht maar op de draad van de bout, met uitslijten van de draad en ovalisering van het gat in het frame tot gevolg. Tost doet dit af als "een fout die binnen de tolerantiemarge is", maar biedt bij genoemde fout een kosteloze reparatiedienst aan. Probleem blijft dat Tost nog steeds het alleenrecht bezit op controle en onderhoud van zijn haken, en dat zelfs een erkend technicus de toestand van bout en frame niet mag nazien.

TEDDY GOES FLYING !!!

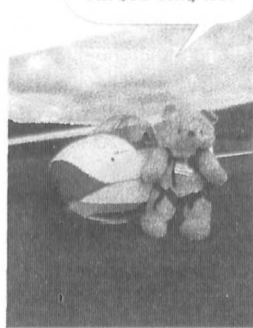
JOEPIE !
VANDAAG GAAN WE
ZWEVEN BIJ A.C.B.!!!



EERST EEN
CHECKVLUCHT



CHIQUE BAK, HE?



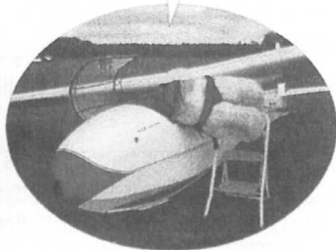
AMAAI, DAT IS TE
HOOG VOOR MIJN
KORTE BEENTJES !



WAAR EEN WIL IS,
IS EEN WEG



MILJAAAAAAR !!!



HELP !
GET ME SOME
HELP !!!



AMAAI, WAAR
BEN IK AAN
BEGONNEN !!!



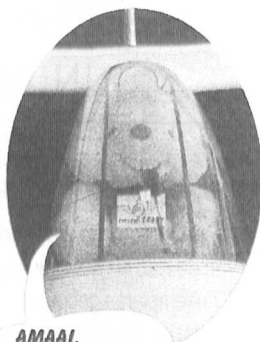
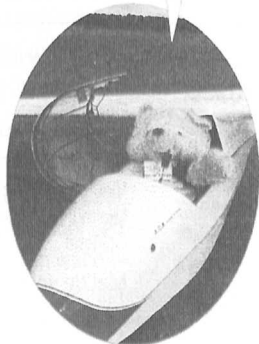
TIENS, EEN K8 IN
CANARD-VERSIE !!!





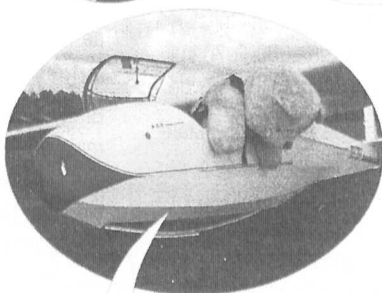
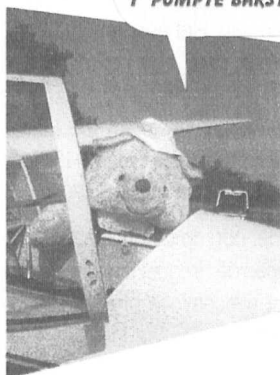
**ALLE ATTRIBUTEN
BIJ EN BAK
GECHECKT !**

**DAG
ALLEMAAL,
STUUR DE SLEPER
MAAR !!**



**AMAAI,
T'IS HIER TOCH
MAAR
SMALLEKES**

**GOEIE VLUCHT GEHAD
T' POMPTE BAKSTENEN**



**DAT GAAT HIER
WEER NIET GOED
AFLOPEN !!!**

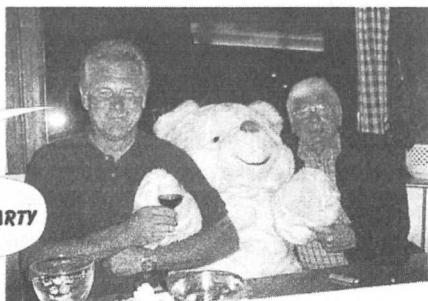
MOEDER !!!



**NU DEN BAK NOG
BINNEN ZETTEN
EN DE KROEG IN**



AFTER-FLIGHT-PARTY



DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (DEEL 23)

Als laatste eenzitter uit het Belgische Luchtvaartregister gepikt, bespreken we eerst de Siebert Sie-3.

De Siebert Sie-3 is als het ware een verdere ontwikkeling van de Ka6 en werd tussen 1970 en 1974 in totaal in 27 exemplaren gebouwd. Geen groot aantal, vandaar dat er nu nog maar weinig meer "in leven" zijn. In 1998 is er nog een Belgisch ingeschreven exemplaar in Noord-Frankrijk verongelukt, waarbij de piloot helaas om het leven kwam. Siebert, in Münster gevestigd, raakte in Duitsland vooral bekend toen hij in de jaren 1960-1970 in licentie voor Schleicher 131 stuks Ka6CR bouwde.

De Sie-3 is een toestel van de toenmalige standaardklasse met een vast wiel. De constructie is volledig van hout met vleugel- en staartbekleding van doek, net zoals bij de Ka6. De geblazen perspexcockpitkap echter is modern opgevat en verloopt volledig glad over in de neuscontouren. Hij klapt zijdelings open. De cockpit is zeer ruim, ondanks de relatief korte romp van het toestel. De vleugel is een rechthoek-trapezium met een Wortmannprofiel en heeft Schemp-Hirthremkleppen aan boven- en onderzijde. De staartvin is lichtjes gepijld en het pendelhoogteroor, in kruisvorm ten opzichte van de staart, is volledig afgekeken van de Ka 6E (2 op een as te schuiven helften).

Qua vliegeigenschappen en prestaties is de Sie-3 heel goed met de Ka6 vergelijkbaar, maar toch kreeg hij bij sommige piloten de naam van "vicious" te zijn bij traag gevlogen bochtenwerk. In ieder geval kwam het toestel te laat om, net vóór de bloei van de kunststofmachines, nog veel succes te boeken.

Technische gegevens	Sie-3
Spanwijdte	15 m

Vleugeloppervlakte	11,84 m ²
Slankheid	19
Romplengte	5,91 m
Leeggewicht	215 kg
Vlieggewicht	340 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	25,8-28,7
Minimumdaalsnelheid	0,64 m/sec bij 78 km/h
Glijgetal	34 bij 85 km/h

Met de volgende twee toestellen willen we de link leggen naar een reeks besprekingen van "old-timers", die in latere nummers van het Ligablad aan bod zullen komen. Het gaat om de Bréguet 901 en de 904.

Bréguet, één van de oudste vliegtuigbouwers ter wereld, vatte na de tweede wereldoorlog ook de bouw van zweefvliegtuigen aan. Het eerste type (1948) was de Bréguet 900, met zijn kenmerkende Fowlerkleppen (cf. Blanik) en vleugeltipblokken die als wervelingsgeleiders dienst deden (cf. Blanik, Mucha, Foka). Op zijn maidenrip in mei 1949 legde het prototype al direct een afstand van 470 km af.

In 1953 werd met het oog op de aanstaande wereldkampioenschappen de Bréguet 901 ontwikkeld, het beste en meest succesvolle prestatiezweefvliegtuig uit de toenmalige Franse luchtvaart. De spanwijdte was vergroot, de wendbaarheid verbeterd, de vleugelstrekking en de vleugelbelasting opgevoerd. De eerste vlucht vond in maart 1954 plaats.

De 901 is een middeldekker met 17,32 m spanwijdte en een volledig houten constructie. De vleugels en de staartvlakken zijn met triplex beplankt en met stof bespannen. De vleugel heeft een zeer stevige dooslijger en een semilaminair NACAprofiel van een bijzonder goede profielcorrectheid. Dankzij afgedichte scharnieren zijn de rolroeren zeer licht beweeglijk en geven ze weinig weerstand. Zoals reeds

gezegd, beschikte het toestel over vrij gecompliceerde Fowlerkleppen, die ook negatief (-4°) gesteld konden worden voor grotere snelheden. Er was ook voorzien in waterballast (75 liter in verscheidene recipiënten in de aanvliegboord), met uitlaatopeningen onderaan de vleugel, dicht bij de romp.

De romp is een constructie van twee halve schalen met een zeer fijne oppervlakte-afwerking. De cockpitkap is van geblazen plexi en sluit zeer mooi aan op het rompprofiel. Ze biedt de piloot een zeer goed uitzicht. De staartvin heeft een wat ongewoon aandoende elliptische vorm die zeer fijn uit de romp oprijst. Het staartvlak met gedempt hoogteroer kan voor transportdoeleinden opgeklapt worden (cf. Blanik).

Een verdere ontwikkeling was de Bréguet 901S1 (1956) die andere landingskleppen kreeg, een 50 cm langere romp en een toegestaan vlieggewicht van 420 kg.

In hetzelfde jaar ontstond ook de tweezitsversie, de Bréguet 904.

De Bréguet was het meest succesvolle Franse zweefvliegtuig en het enige niet-Duitse toestel dat tweemaal de wereldkampioenschappen won: in 1954 (Gérard Pierre) en in 1956 (Paul McCready).

Technische gegevens	Bréguet 901	Bréguet 904
Spanwijdte	17,32 m	20,04 m
Vleugeloppervlakte	15 m ²	20 m ²
Slankheid	20	20
Romplengte	7,57 m	9,00 m
Leeggewicht	265 kg	405 kg
Lading	165 kg	285 kg
Vlieggewicht	430 kg	690 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	28	34,50
Minimumsnelheid	62 km/h	62 km/h
Maximumsnelheid	220 km/h	220 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,65 m/sec	0,70 m/sec
bij	70 km/h	70 km/h
Glijgetal	35	35
bij	80 km/h	80 km/h

Peter Mullaert

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Motorbuch Verlag gaat door met de vrij regelmatige publicatie van nieuwe zweefvliegboeken. Ditmaal gaat het meer over subjectieve esthetiek van de zweefvliegtuigen dan over prestaties: auteurs Jürgen GASSEBNER, Uwe Klaus PROBST en Steffen BAITINGER brengen ons hun visie op *Die schönsten Segelflugzeuge* (Motorbuch Verlag, Postfach 103743, D-70032 Stuttgart, eerste uitgave 1999, 144 blz. vol kleurenfoto's).

De drie auteurs zijn elk beroepshalve met de vliegerij bezig, Gassebner als fotograaf en journalist bij Flug-Revue, Probst en Baitinger als ingenieurs. Hun privé-passie geldt het zweefvliegen, en zij hebben die passie dan ook uitgedrukt in woord en - vooral - beeld. Hun 30 favorieten komen hier uitgebreid aan bod, met telkens een dubbele-bladzijdefoto, verschillende kleinere foto's, vaak detailopnames, een

korte tekst met beknopte historiek en vluchtindrukken, en een tabel met afmetingen en prestaties.

Wat ik persoonlijk wel jammer vind, is de bewuste keuze voor die dubbele-bladzijdefoto's: ofwel kraak je de rug van het boek, en dan zal het snel vergaan, ofwel krijg je nooit het toestel deftig te zien. Maar dit is nu eenmaal de trend bij mooie fotoboeken. Het formaat van de foto krijgt voorrang op het leescomfort.

De auteurs geven grif toe dat sommige keuzes niet zo maar voor de hand liggen, maar bieden toch telkens een overtuigende uitleg voor de selectie van het betrokken toestel, die niet altijd louter op de esthetische waarde stoelt (wat dacht je van de Astir CS, bijvoorbeeld?). Het geheel is een luchtig boekje, waar menig zweefvlieger, zelfs Duitsonkundig, enig plezier aan zal beleven.

Stéphane

ACTIEF ZWEEFVLIEGEN

NATIONALE MEETING VOOR OLD-TIMER ZWEEFVLIEGTUIGEN TE SOVET

7 - 10 AUGUSTUS '98

11 deelnemende zweefvliegtuigen, 4 dagen zon, 2 sleepvliegtuigen, een auto met automatische versnellingsbak voor autosleepstarts, een optimale sfeer en een goede organisatie: ziehier de succesformule voor een geslaagd evenement waarbij oude zweefvliegtuigen gaande van echte "old-timers" tot "klassiekers" en minder oude, doch zeldzame zweevers het centrale thema zijn.

Het initiatief voor dit evenement ontstond toen de erevoorzitter van de Waalse old-timer zweefvliegvereniging "Les Faucheurs de Marguerites", baron Roland d'Huart, bereid was om zijn privé-vliegveld in Sovet ter beschikking te stellen. Begin augustus leek een goede periode voor de meeting omdat dan de kans op regen normaal gezien klein(er) is in ons Belgenlandje. Dit jaar werd het een echte meevaller; zeker omdat dit jaar regen het hele zweefvliegseizoen geteisterd heeft. Het werden evenwel 4 zonovergoten dagen! Heel anders was het bijv. tijdens de meeting van '96 toen er slechts 1 regenvrije dag op 4 te beleven viel.

De voorbereiding van de meeting startte reeds 2 dagen op voorhand want, zoals wel meer het geval is met privé-vliegvelden, is de accommodatie er minimaal te noemen: eigenlijk is het vliegveld van Sovet niet meer dan een gras piste zonder loodsen of clubhuis. Tenten, stroomgroep, eten drinken, water, sanitair..., kortom alles diende aangevoerd te worden met bestelwagens en op aanhangwagens. Gelukkig hielpen veel clubleden actief mee om alles in orde te brengen. De positieve sfeer en het goede humeur waren onmiddellijk van de partij, waarschijnlijk ook onder invloed van

de gunstige weersvoorspellingen. Op het laatste nippertje, naar goede Belgische bureaucratische gewoonte, werden alle nodige toelatingen van het Bestuur der Luchtvaart bekomen om het feest te kunnen laten doorgaan. Het moet gezegd worden dat de wettelijke formaliteiten behoorlijk wat werk en verplaatsingen vergden!

7 augustus : De ingeschrevenen arriveerden met hun toestel. Niemand ontbrak op het appel.

Grunau Baby 2	OE-0449
Schleicher Ka 2b	OO-ZRE
SNCAN/Nord 2000	OO-ZHQ
Avialsa-Scheibe A60 Fauconnet	OO-ZWF
Slingsby T38	
Slingsby T31B Kirby Cadet TX Mk.3	OO-ZXN
Schempp-Hirth SH1 Standard Austria	OO-ZTL
Scheibe Specht	OO-ZCN
Schleicher Ka 6E	OO-ZGD
Schleicher Ka 2b	OO-SZD
Briegleb BG 12-16	OO-ZRV

De eerste vluchten gebeurden met de Slingsby T38 - vliegende balk, die door de club ter beschikking werd gesteld van de helpende leden, bij wijze van compensatie voor hun hulp. Velen hadden nog nooit van een autosleepstart geproefd. De behendigsten slaagden erin om na enkele proefvluchtjes in rechte lijn (stijgen tot 20-30 m. en dan rechtuit landen) een heus circuit te draaien! Maurice Henrard, vader van Firmin die voorzitter is van "Les Faucheurs", herleefde de herinneringen aan zijn eerste solo. Deze pas gerestaureerde T38 werd erg geapprecieerd voor zijn goedmoedige vliegeigenschappen.

Rond 10:30 uur kwam het eerste sleepvliegtuig aan uit St. Hubert: de Jodel "Abeille" die de Ka 2b - clubtoestel van "Les Faucheurs" - op sleeptouw had genomen. Even later arriveerde het tweede sleeptuig uit Temploux: een Morane bracht de Slingsby T31 - half club, half privé-eigendom van

de gordel®

de Bloso klassieker

Een klassieker die blijft verrassen...

De Gordel is jaarlijks een feest voor iedereen. Gezinnen en collega's of vrienden, jeugdgroepen en verenigingen, actieve fietsers en rustige wandelaars... allemaal kiezen ze op 5 september voor een heerlijk dagje ontspanning om zo ook de mooie groene Vlaamse rand rond Brussel te ontdekken.

Echte sportievelingen fietsen de 100 km-tocht door 18 groene Vlaamse gemeenten rondom Brussel. Kom je met de familie of ben je recreant, dan hou je het bij wandelen (7 en 14 km) of fietsen (25 en 50km). Als vertrekpunt neem je een

van de vier Gordelreipunten (Sint-Genesius-Rode, Dilbeek, Zaventem of Overijse).

En elke nieuwe Gordel brengt verrassingen. Nieuw dit jaar zijn de unieke mountainbiketochten vanuit Sint-Genesius-Rode (25 of 40 km) en de 28 km-wandeling vanuit Overijse.

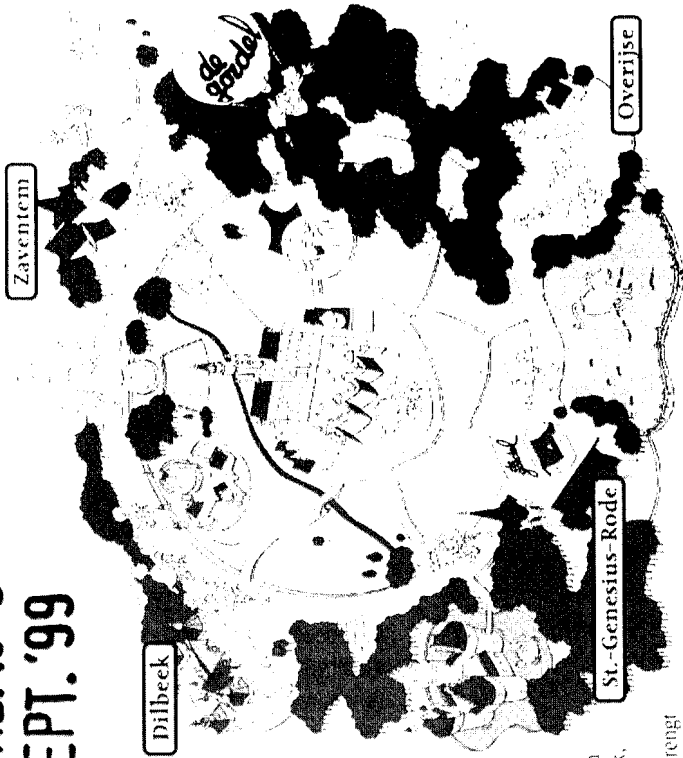
Wil je meer informatie, bel:

02/380.44.44
GORDELFOON

coproductie



ZONDAG 5
SEPT. '99





Altijd tof: een vluchtje in een open Slingsby tweezitter (foto Jorm Hanssens)

enkele clubleden - naar Sovet.

Eens alle inschrijvingen achter de rug, verwelkomde Firmin Henrard alle deelnemers en volgde er een gedetailleerde briefing. De smalle gras piste van slechts 500 meter lengte zonder taxibanen bood weinig uitwijkmogelijkheden en had daardoor ook een beperkte capaciteit aan vliegbewegingen. Goede afspraken en discipline waren aan de orde voor een veilig en vlot verloop van de activiteiten.

De overige toestellen werden gemonteerd en in piste gebracht. Alain Henrard, broer van Firmin, deed de eerste vliegtuigsleepstart en kon zo de langste vlucht van de meeting op zijn naam schrijven met een vlucht van 3:31 uur met zijn A60 Fauconnet (Franse kopie van de SCHEIBE L-Spatz 55). De vluchten werden gestaakt om 18 uur, want om 19 uur bood Roland d'Huart de deelnemers een receptie aan in zijn kasteel dat naast het vliegveld ligt. De daaropvolgende maaltijd werd door de club aangeboden. Drie sympathieke schepenen van de nabijgelegen stad Ciney vertegenwoordigden de burgemeester en waren het zweefvliegen meer dan welgezind - iedereen beleefde een formidabele avond!

8 augustus: ook vandaag was de meteo schitterend en weeral sloeg de Fauconnet er in om het langst boven te blijven. De regionale TV-zender van

Rochefort, "Vidéoscope", kwam een schitterende reportage maken van het gebeuren. De cameraman schoot prachtige beelden vanuit een open-cockpit zwever.

Talrijke toeschouwers kwamen opdagen en wilden meevliegen! De tweezitters vlogen non-stop. Het was laat als de laatste luchtdoop gegeven was, maar de vrouwen die reeds van 's morgens vroeg in de weer waren, hadden nog voor een lekkere maaltijd voor de piloten gezorgd. Het is onvoorstelbaar met welk een kennis van zaken en toewijding de pilotenvrouwen zich van hun (niet altijd even dankbare) taken kweten. En dat allemaal voor manlief, want niet al deze vrouwen vliegen zelf of zijn door het zweefvliegen gepassioneerd. Zij verdienen dan ook alle lof!

9 augustus: de wind was 180° gedraaid, dus "changement de piste". D.w.z. alle materiaal (geïmproviseerde "C", stroomgroep, tafels en stoelen, drank, eten...) moest verhuisd worden naar het andere einde van de piste. Gelukkig was er bij de voorbereidingen voorzien in een "ruwbouw" aan beide drempels van de startbaan, onder vorm van twee grote legertenten waarin piloten en bezoekers terecht konden voor een drankje, een hapje en wat schaduw (!). Afgelopen nacht was het zo warm en laf dat de lucht volkomen stabiel bleef. Geen thermiek, maar wel ideaal weer om talrijke luchtdopen te geven. En het publiek bleef massaal toestromen. De Morane sleepte langer dan 6 uur aan één stuk door. Een journalist van "La Meuse" bezocht de meeting en publiceerde een uitgebreid artikel in de krant.

10 augustus: laatste dag van de meeting en superzweefweer met goede thermiek. Briefing en hop... vliegen. Hoewel sommigen enige vermoeidheid begonnen te voelen, was het goede humeur nooit weg, zelfs niet toen midden de dag de wind weer eens draaide en het grondmateriaal opnieuw

moest verhuisd worden. De eenzitters die de vorige dag bij gebrek aan thermiek aan de grond waren gebleven en daags voordien voorrang gaven aan de tweezitters vanwege de vele luchtdopen, kozen vandaag opnieuw het luchtruim.

Ook op deze dag was er weer veel belangstelling van toevallige voorbijgangers en mensen van Ciney en omgeving, die de voorgaande dagen gemerkt hadden dat er "iets" in de lucht hing en de zwevers gevolgd waren naar Sovet. "Tiens, ça nous intéresse, y aurait-il moyen de faire un tour?" De mond aan mond-reclame had haar werk gedaan, want veel publiciteit was er niet gemaakt voor deze bijeenkomst. De Slingsby T31 (in een vroeger leven basic trainer van de Britse "Air Cadets") was de meest geliefde zwever voor luchtdopen vanwege de open cockpit en de helse zomer-temperatuur die er heerste.

Verrassing: een journalist en een cameraman van de RTBF kwamen een reportage maken. De vader van de journalist had daags voorheen een luchtdoop gekregen en raadde zijn zoon aan om het evenement te vereeuwigen. De interviews, de beelden genomen op het vliegveld en vanuit de lucht maakten van deze reportage één van de meest interessante die afgelopen zomer op de buis te zien waren in Franstalig België, Luxemburg en naar verluidt ook in Frankrijk.

De laatste vlucht vond plaats na 20:30 uur en toen werd de tent letterlijk gesloten om het gebeuren af te sluiten op een Belgischgastronomisch waardige wijze in een goed restaurantje te Ciney. Voor enkelen eindigde dit "etentje" in de vroege uurtjes. Hoewel dit evenement plaatsvond in Wallonië en door een francofone club georganiseerd werd, moet gezegd worden dat de enkele Vlamingen die er op af gegaan waren erg warm onthaald werden en hun aanwezigheid zeer geapprecieerd werd.

Het is duidelijk dat een old-timer zweefvliegmeeting iets heel anders is dan bijv. een moderne zweefvliegwedstrijd of een airshow. Hier is geen sprake van stress-toestanden zoals je die wel eens ziet in sommige "prestatie-clubs". Eigenlijk is dit "back-to-the-roots"-zweefvliegen, zowel wat betreft de techniek als qua mentaliteit. Hoewel het prestatie- en overlandvliegen niet afgezworen worden (de nadruk ligt weliswaar eerder op lokale duurvluchten), blijft het sociale aspect van de zweefsport werkelijk centraal staan.

Op dergelijke meetings sla je onbekommerd een praatje met de piloten en privé-eigenaars van de oude toestellen. Deze nemen al de tijd om je de pittigste verhalen en anekdotes rond hun toestel diets te maken en soms word je ongevraagd uitgenodigd om hun karaktervol kleinnood eens uit te proberen.

Hier beleef je zweefvliegen als een echte "ont"-spanning, zonder dat je als piloot iets hoeft te bewijzen. Hier is zweefvliegen kijken, voelen, ruiken, uitproberen, (her-)ontdekken en bovenal... sfeervol genieten!

Naar een artikel van Firmin Henrard uit de brochure van "Les Faucheurs de Marguerites" nr. 42, november '98.

Vertaald en bewerkt door Jorn Hanssens

KALAHARI ZWEEFSAFARI

Luc De Preter trok reeds meermaals naar Australië en Zuid-Afrika. Eind 1998 was Bitterwasser (Namibië) aan de beurt. Resultaat: 199 uren en 19 600 km overland. Vandaag beschrijft hij zijn zevenendertigste Belgisch rekord: een vlucht over 750 km FAI-driehoek, gemiddeld 131,4 km/h!

12:20 uur. Langzaam klimmen we in de zwakke blauwe termiek, amper 0,5 m/sec, laag boven de rode duinen van de Kalahari. Hier buitenlanden met deze grote openklasse zwever is praktisch

uitgesloten: mogelijks op een uitgedroogde zoutpan? Ach, we rekenen op onze ingebouwde Wankelmotor, alhoewel, ooit zal die niet functioneren en misschien is dat nu juist vandaag...! Geen paniek, houden wat we hebben, en zie het stijgen wordt zelfs 0,6 m/sec.

Deze morgen hebben we een FAI-driehoek over 757 km aangemeld. De start in Bitterwasser was zoals altijd spectaculair: de ASH 25 M is bij 48 kg/m² maximaal beladen en wij beschikken slechts over 50 pk. Het was reeds warm, de wind was zwak en het terrein ligt op 1250 m AMSL. Bovendien is de pan niet overal hard en het zachte zand remt de startsnelheid af. Waar we in Weelde na 400 meter loskomen, rollen we hier ruim 1 000 meter en zelfs 1 400 meter wanneer de copiloot om en bij de 100 kg weegt. Het uitgedroogde zoutmeer is weliswaar 3 km groot, maar bij een kleine rugwind blijft er niet veel reserve over. Uit veiligheid draaien we een eerste rondje langsheen de pan zodat een snelle veilige landing steeds mogelijk blijft. Een zwakke stijgwind bracht ons op 2 150 m AMSL. We talmde niet langer en om 11:55 uur zoefden we over de startlijn.

De eerste 30 km bleef het kalm, te kalm. Geen stijgwinden... te vroeg gestart? Op 400 m grond rommelde het, we klommen moeizaam tot 600 meter grond en dan weer verder... gelukkig met een glijgetal van +58.

Ondertussen zijn we 50 km ver en overvliegen de uitgedroogde Olifantenrivier. Voor ons blijft de hemel nog diepblauw en op de horizon ontstaan reeds enkele cumulus congestus wolken langsheen de grens van Botswana. We huppelen verder en hoe lager we komen hoe warmer het in de cockpit wordt. We vliegen nu meer dan één uur, nauwelijks 80 km/h gemiddeld. "Je sprak toch van een snelheidsrecord?" vraagt mijn co-piloot schamper. "Ronan, aan jouw beurt om te vliegen". Ik drink een slok water

en concentreer me op het bedienen van de boordcomputer. Berichten langs de radio zijn zeldzaam.

Het landschap onder ons wordt woester, vijandiger. Hier is totaal geen mogelijkheid om te landen, slechts zandduinen, bush, stenen. De zeldzame landingstrips bij de farms zijn amper 15 meter breed en de zandwegen maximaal 20 meter. De renklas toestellen kunnen hier veilig vliegen gezien ze meestal lokaal zijn van een zandweg, alhoewel. Wij vliegen hier lokaal (?) van een bruikbare strip gelegen 80 km ver, en dan nog uit de koers.

Ondertussen vecht mijn co zich langzaam vooruit; 790 kg met 25,6 meter span bedwingen is geen sinecur in de enge termiekbellen. Voor ons ontstaan de eerste cumuluswolken, ze zien er veelbelovend uit. De ervaring heeft ons echter geleerd dat ze ongeveer 150 km ver van Bitterwasser ontstaan maar ons dan vergasten op een wolkenbasis van 3 000 m AMSL!

13:15 uur. Plots een harde stoot: snel indraaien over de vleugel.... 1, 2... 3 m/sec... De vario zingt eindelijk een mooie klassieke melodie en enkele minuten later hangen we op 2 500 m AMSL. Doorsteken, de wolken zijn nu slechts 40 km ver. Even aftasten en ja, daar zit 3 m/sec, basis 3 300 meter.

Ik krijg terug de sturen in handen en jaag het toestel onder de wolken door. Snelheid 180 km/h IAS, optrekken, aanduiken en vooruit... De wolken zijn prachtig maar wat ik reeds vreesde gebeurt: boven het keerpunt worden de wolken zwart en verderop vormen zich de eerste Afrikaanse onweders: snel wezen is de boodschap. We stormen af op het keerpunt, een kruispunt van twee zandwegen ten oosten van de stad Gobabis. De eerste druppels kletteren op de cockpit. De boordcomputer helpt ons de kortste weg te kiezen en brengt ons perfect op het keerpunt.

14:06 uur. Zodra de reglementaire FAI-zone bereikt is, draaien we om, op weg naar het tweede keer-



Eindaanvlucht met ASH 25 (foto Aerts/Maes)

punt, 337 km ver. We melden ons langs de radio en hopen dat iemand ons gehoord heeft in dit immense land. De gemiddelde snelheid over de eerste 190 km (waarvan 100 km in blauw termiek en bij een te lage werkhoogte) is bedroevend: 87 km/h. Langs de zwarte wolken schuiven we verder en hop... 5 m/sec stijgen, de flarden hangen rond ons heen. We klimmen maximaal en vliegen af.

Ik geef het toestel terug in handen van Ronan die ondertussen reeds aan de zuurstof hangt. "Doorsteken aan maximum 230 km/h IAS, zo belasten we het toestel niet maximaal bij deze hoogte!". De zuurstof doet me goed en ik begin terug te rekenen. "Indien we vanaf nu een gemiddelde halen van 120 km/h, zijn we sneller dan het bestaande record van 110 km/h. Dan moeten we ten laatste aankomen in Bitterwasser om 18:30 uur". "Dat halen we nooit," meent Ronan. We geraken onder de zwarte wolken onderuit en voor ons, ongelooflijk: de basis van de wolken is rood gekleurd door het zand van de Kalahari, 4 500 m hoog en ideaal vier octa's: Bilderbuchwetter! De zichtbaarheid is 150 km en we zien moeiteloos de grote zoutpan van Aminius, halfweg het tweede been.

Navigatie is hier in Namibië makkelijk en met een GPS totaal probleemloos, voorzover deze laatste werkt zoals het moet. Inderdaad, 's avonds wordt niet meer gepraat over termiek en glijgetallen maar thans worden verhitte discussies gevoerd over problemen met onbegrijpelijke GPS-programmaties en gesakkerd over niet-draaiende motoren.

Halfweg het tweede been bereken ik opnieuw onze snelheid. Over het eerste deel van dit been haalden we een gemiddelde snelheid van 160 km/h... Mama mia! "Indien we aankomen voor 18:15 uur hebben we zeker het record op zak." "Ja maar, daarstraks sprak je van 18:30 uur, ik kan niet goed volgen," antwoordt Ronan. Wanneer ik hem de huidige technische gegevens verklaar, hoor ik hem glunderen.

Het is weer mijn beurt om te vliegen en het is fantastisch. Onder ons de eindeloze rode duinenrijen die honderden kilometers verder verdrinken in de horizon. Rechts voor ons zien we plots twee zweeftoestellen die ongeveer dezelfde koers vliegen. Het zijn twee "kleintjes" (DG 600M en DG 800M). Ze hebben een 500 km uitschreven en vlogen ongeveer 30 minuten voor ons af.

Aan 220 km/h IAS schieten we ze voorbij alsof ze stilstonden, draaien nog even samen onder de volgende wolk en zien ze uiteindelijk terug 's avonds na de landing.

Achter mij hoor ik gelach, eerder onnozel giechelen. Verbaasd zie ik in het kleine spiegeltje Ronan die zonder zuurstofmasker zich in de zevende hemel waant. "Ronan,... Ronan, zuurstofmasker op!" Na enig aandringen en gebruik van enkele krachttermen verdwijnt zijn gezicht terug in het masker. 's Avonds zal hij nooit geloven dat hij, bij gebrek aan zuurstof, mij de stuipen op het lijf joeg.

Het keerpunt "Tweerivier" kennen we van vorige vluchten: een aansluiting van zandwegen kort bij de samenvloeiing van twee uitgedroogde rivieren. Weerom is de GPS hier een merkwaardige hulp; het keerpunt wordt gerond met een minimum verlies aan overbodige kilometers.

16:13 uur. Nu nog het laatste been: 229 km ver wind op kop. Onze snelheid over het tweede been bedroeg 164 km/h, en over de ganse vlucht hebben we 122 km/h gemiddeld... dat is zweefvliegen! Voor mij beginnen de cumuli zich weer aan mekaar te rijgen en links voor mij staan reeds twee zandstormen klaar. Op 150 km van de aankomst moeten we door de regen. Het bliksemt links en rechts en uit de congestuswolken stroomt het water naar beneden; de regen stuwt de warme lucht naar boven, die op haar beurt het rode woestijnzand mee naar boven zuigt. De combinatie van een zwarte onweersbui en een rood/gele zandstorm is typisch voor Namibië. Soms is men verplicht de vlucht af te breken en zijn heil te zoeken richting uitwijkvliegveld, zelfs tot 100 à 150 km ver. Meestal moet men daar landen en overnachten. De volgende dag start men dan van daaruit als motorzwever of laat men zich ophalen door het sleepvliegtuig. Avontuur is hier sowieso gegarandeerd. We vinden blijkbaar een vrije strook tussen twee

congestus in, langsheen een prachtige regenboog, maar de regen, vol met zand, pletst toch op de cockpit. De vleugels worden ondertussen gezandstraald en deze avond zal er geen vlieg op de aanvalsboord achterblijven. De zichtbaarheid wordt terug meer dan 100 km en Bitterwasser, 140 km ver, ligt voor ons te blinken in de zon alsof het slechts half zo ver was. Hoogte 3 000 m grond, de final aan hoge snelheid moet haalbaar zijn. De laatste landbare zoutpan is 80 km van het terrein, maar de zone die daarop volgt brengt -bij ondervinding- abnormaal sterke daalwinden. Dus de nodige reserve inbouwen en het record veilig stellen. Daar gaan we: 180 km/h... het is brutaal onder de wolken en de vleugels zwiepen angstwekkend op en neer. Zoals verwacht dalen we met 5 à 6 m/sec tijdens het laatste deel en instinctief trekken we lichtjes aan de stick.

17:41 uur. Op 300 m grond jagen we over de loods: BINGO! Meer dan 130 km/h! "Bitterwasser, Papa Charlie downwind for the zero five, gear down and locked." We rollen tot aan de "Palmen Allée" en stappen uit, een beetje versuft. "Maar het is slechts 17:45 uur, jammert mijn co, we hadden nog twee uur kunnen vliegen en dus makkelijk duizend kilometer halen!" "Klopt, morgen schrijven we een 1 000 km uit!" beloof ik. En dat deden we ook, en vlogen 1 040 km!!!

Luc meldde acht maal een duizend kilometer aan. Tweemaal lukte het, zesmaal draaide hij "slechts" 800 à 850 km: lokale onweders of te zwakke termiek waren de spelbrekers.

Wil je dergelijk avontuur beleven als co-piloot, geef dan een e-mailtje:

luc.depreter@ping.be

SEYNE LES ALPES, DE DROOMVAKANTIE

Toen in '96 de eerste geruchten gingen over een club aan de voet van de Dormillouse was mijn

interesse gewekt. Een vliegveld recht onder de beroemde rennstrecke zou een schot in de roos zijn. Vandaag is de club in Seyne uitgegroeid tot een uniek gegeven. Het vliegveld was een verzameling van drie aparte weiden en velden, met een oude schuur die als clubhuis diende.

Vandaag is het vliegveld uitgerust met een degelijke grasbaan van 1 100 m, en de schuur is omgevormd tot gezellig clubhuis. Er wordt uitsluitend gelierd, en sinds dit jaar beschikt de club over een reservelier. De bruikbare hoogte na een lierstart is slechts zelden onvoldoende om aansluiting te krijgen met de sterke bergthermiek. Door de ligging kan de vrij onervaren bergvlieger al snel afstanden tot 400 km vliegen, zonder risico en zonder lange opleiding.

Maar wat vooral opvalt in deze club is de uitgesproken vriendelijke, familiale sfeer. Juju, de instructeur, is één van de meest joviale karakters die ik ken, en zijn deskundigheid in de bergvliegerij is legendarisch. Van hem kan je een en ander opsteken, en hij doet het met veel plezier. De sfeer en de omgeving doen bijna Oostenrijks aan, nochtans zit je in de Zuid-Franse Alpen, waar de klimatologische barrière gemiddeld 300 dagen zon geeft. Vlak bij het vliegveld ligt het meer van Serre-Ponçon, met ongelimiteerde watersport. Onder het paasverlof zijn de skipistes nog open, de dichtstbijzijnde ligt op 5 km van het vliegveld.

De club beschikt over een Twin-Astir en een Ka-13, zij kunnen gehuurd worden aan respectievelijk 110 en 100 FF uur, lidgeld is 200 FF. Er is een gezellige camping op het vliegveld, en nette hotels in het pittoreske Seyne, op 3 minuten van het vliegveld. Voorlopig wordt de club nog niet overstroomd door bezoekende piloten, dus het is het moment bij uitstek om eens te gaan kijken, en wie weet, lange vriendschappen op te bouwen. De club is bereikbaar op 00 33 492 35 25 13 gedurende

het seizoen, en bij René Richard buiten het seizoen, tel. 00 33 490 96 03 56, fax 00 33 490 93 04 74. Computersurfers zullen versteld staan van de mooie site op Richard.rene@wanadoo.fr

Paul Janssens

ZEKER EN ONZEKER.

Dat is het lot van de ophaalploeg. Samen met mijn vriend vliegen we beurtelings een dag afstandvliegen en 's anderendaags ophaalploeg. Als het mijn beurt is voor het ophalen krijg ik 's morgens al de stressbeestjes. Zonder het te laten opvallen check ik het ganze toestel, zie dat de batterij er is en de nodige kussens, het doek voor het koel houden van de cockpit, en kijk na of een boel andere details op punt staan. Langs mijn neus weg probeer ik van mijn vriend te weten te komen hoe het met zijn conditie zit, probeer het moreel en de prestatiedrang wat op te peppen, breng het toestel in piste, zie drank en voeding heilmelijk na, help hem bij het instappen, sluit zorgvuldig de kap en ga gemoedelijk naar de vleugeltip. Na zijn sein hou ik de vleugels horizontaal, steek met mijn vrije arm mijn duim in de hoogte en brul hem nog een toffe vlucht toe. Tot daar ben je zeker en heb je alles mee in de hand.

Maar dan de onzekerheid: "Waarom koppelt hij nu al los, dat is toch geen 500 meter?. Van op de grond zien de wolk en de pomp er links veel beter uit. Waarom gaat hij daar niet naar toe?" De lust bekruipt je om te roepen en te smeken: "Neem die linkse pomp!" Maar hij is daarboven en vliegt, dus hou je je wafel dicht. En dan verdwijnt hij aan de horizon. Nu zet het knaagduiveltje zich aan het werk. "Zou dat lagedrukgebied ten zuiden niet vlugger naderen dan verwacht? Met zulke cumulusen kan hij geen problemen hebben." Dus om je af te zetten ga je winkelen in de stad om je gedachten te verzetten.

Waar je gepland had om met zulk een weer een terrasje te doen, sta je een uur later weer op het veld en kom je niet vlug genoeg te weten of er nieuws is van ZMC. Je spurt naar de grondpost en probeert zijn positie te weten te komen, maar meestal is hij dan al zo ver weg, dat radiocontact niet meer lukt. Dan krijg je van andere landgenoten langs de radio te horen: "Oh ja, de ZMC zat samen met mij in de pomp boven Issoudun, hij ging pal noord." Oef, zijn eerste keerpunt zit er al op. De ups en downs van uw gemoedsrust zijn de twee volgende uren als sommige barograafstrepen van afstandvluchten.

En dan die vervloekte avonduren! Ge ziet de zon stilaan zakken. Je weet dat met een Spatz 300 km minimum 6 uur duurt. Hij in nu reeds 5 uur weg. Dus!!! En dan een uur later telefoon: "Ik lig in Chatellerault, 20 km te kort. Het gat boven Tours heeft het me gelapt." Je slikt je ontgoocheling weg en zegt gemoedelijk "overmorgen beter" en kruipt met een benepen gevoel in de auto met aanhangwagen, en rebels denk je reeds om morgen weerwraak te nemen tegenover koning thermiek, want die deelt nog altijd de lakens uit.

Achille

OP- en AFBOUWEN

De meeste schade aan een toestel wordt op de grond aangericht, zowel bij het binnen- als buitenzetten als bij het manoeuvreren in piste. Dikwijls wordt ook schade aangebracht bij het op- en afbouwen van een toestel. Daarom enkele algemene richtlijnen:

1. zorg ervoor met minstens 3 mensen te zijn (voor een tweezitter minstens met 4);
2. zet de aanhangwagen in de windrichting;
3. bereidt vooraf de zwever voor (tape verwijderen bij het afbouwen, koppelingen stuurorganen losmaken of goedleggen, los materiaal uit cockpit verwijderen, hulpstukken voor aanhangwa-

- gen en toestel bevestigen en op de juiste plaats);
4. vermijdt de hulp van vreemden (indien niet anders mogelijk, leg hen dan goed uit wat ze moeten doen en dat het zwaar weegt, laat hen enkel romp en vleugels vasthouden, en zeker geen kwetsbare onderdelen zoals cockpits);
5. hou de vleugels zolang mogelijk plat bij sterke wind;
6. slechts één persoon commandeert, hij is goed op de hoogte van de specifieke eigenschappen van het toestel;
7. zorg voor voldoende banden, kussens, hulpstukken, vet, vodden;
8. vermijd de vleugels op de grond te leggen en zeker niet op beton of asfalt;
9. dikwijls wordt schade aangericht bij het in- en uitrijden van vleugels en romp, let dus op dat deze elkaar dan ook niet raken;
10. na het inladen controleer je dat alles goed vast zit, zodat niets kan beschadigd worden tijdens het transport;
11. zoek een plaats waar je gerust gelaten wordt tijdens je werkzaamheden;
12. hou rekening met het weer, vermijd een toestel op- of af te bouwen in de regen, wacht tot het stopt met regenen of indien mogelijk werk in een loods;
13. plaats de aanhangwagen zo dat hij niet moet verplaatst worden;
14. demonteer steeds eerst het hoogteroer;
15. na de montage doe je steeds een actieve controle van het toestel;
16. indien het toestel om welke reden dan ook niet vliegklaar is, verwittig de verantwoordelijke, schrijf het in het trouble-boekje en leg een papier op de bestuurderszetel met vermelding van wat er nog moet gedaan worden.

Philip van Ishoven

WEDSTRIJDNIEUWS

Belgisch Kampioenschap Clubklasse

Internationale Zweefvliegwedstrijd Tournai Air Club

Deze wedstrijden gaan door van 7 t/m 14 augustus 1999 op het vliegveld van Maubray (Doornik). De prijsuitreiking is op zondag 15 augustus.

Inschrijving: 3 000 BEF te storten op rekening nr. 199-9200191-24 van de Tournai Air Club. Een sleep + z/w film kost 800 BEF.

Toelatingsvoorwaarden: geldige zweefvliegvergunning en FAI-sportlicentie, D-brevet. Clubtoestel zonder flaps met een DAeC-handicap tussen 92 en 106 (inclusief), 720 kanaalsradio, valscherp, burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering, inschrijvingsbewijs en luchtwaardigheidsbewijs voor zwever, fototime of IGC-goedgekeurde logger (nodige software leveren).

Uiterste inschrijfdatum: 1 juli 1999.

Info en inschrijving bij:

Tournai Air Club
Gérard Corneillie
rue Julien Bouchain 33
7600 PERUWELZ
tel. privé (069)77 02 77
tel. vliegveld (069)77 16 52



Jong geleerd... (foto Jos Haepers)

EVENEMENTENKALENDER 1999

Wedstrijden België

- 31/07 - 07/08 Benelux/Keiheuvel-wedstrijd te Keiheuvel-Balen
07/08 - 15/08 Belgisch kampioenschap Clubklasse te Maubray

Wedstrijden buitenland

- 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

Evenementen buitenland

- 22/07 - 29/07 27ste rendez-vous treffen Vintage Glider Club te Achmer, Duitsland
30/07 - 08/08 27ste internationale Vintage Glider Rally te Aventoft, Duitsland

Contactadressen

Benelux/Keiheuvel Wedstrijd:

Aëro Club Keiheuvel, Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan, 2490 Balen, tel. (014)81 25 21

Rendez-vous VGC:

Harald Kämper, Bismarckstr. 78, D-32049 Herford, tel. 00 49 5221 981835, fax 00 49 5221 981836

VGC Rally:

LSV Südtondern e.V., 27th International Vintage Glider Rally, Organisationsbüro, Frau Ingrid Zibell, Wallstrasse 59-61, D-23560 Lübeck, tel./fax 00 49 451 704876

SPORTCOMMISSIE

VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 25 MAART 1999

1. Goedkeuring van het verslag over de vergadering van 09.12.1998

2. Homologatie zweefvliegprestaties (zie verder)

3. Homologatie van eventuele records

De recordaanvragen zweefvliegen worden gecontroleerd en gehomologeerd (zie verder). De recordaanvraag van dhr. Luc De Preter voor Open klasse, algemeen, snelheid over 500 km driehoek moet grondig onderzocht worden. De commissie zal hierop terugkomen op de volgende vergadering. Vermeld moet worden dat dhr. Paul Bourgard het record snelheid over 750 km driehoek op 15.12.96 verbeterd had (123,13 km/h), maar die werd ondertussen gebroken door dhr. Luc De Preter.

4. Reglementen van de manifestaties 1999

De Commissie heeft de volgende reglementen ontvangen:

- Belgische kampioenschap zweefvliegen - St-Hubert
- Kortrijk Flying Club
- Kiewit Cup 1999
- 6de Kaiser-Wedstrijd - Zwartberg
- Victor Boin 1999

- Handicap der Kempen - Weelde

5. Discussie over het ontwerp "werkingsmodaliteiten" van de sportcommissie

Dhr. Servais herinnert dat de Sportcommissie sinds 1938 bestaat en dat er nooit een schriftelijk document van de werkingsmodaliteiten van de commissie werd opgesteld. Hij heeft dus besloten om een ontwerp op te stellen en de mening van de commissieleden te vragen. Verschillende opmerkingen worden gemaakt en het ontwerp wordt geamendeerd. Het geamendeerde document zal naar de commissieleden opgestuurd worden en het zal weer geëxamineerd worden op de volgende vergadering.

6. Allerlei

- Patrick Pauwels meldt dat een nieuwe versie van de FAI-Code "General Section" uitgekomen is en dat "Section 3" zweefvliegen verbeterd is.
- De KBAC heeft een homologatieaanvraag gekregen van dhr. Ward DAMS (Luchtkadetten) voor een theoretisch examen van hulpinstructeur hoewel hij geen D-brevet bezit. De KBAC zal dit examen niet homologeren. Dhrn. Servais en Pauwels stellen voor om de examinerator, dhr. Waters, te informeren. Een kopie van deze brief zal opgestuurd worden aan de Voorzitter van het

Bestuurscomité van de Luchtkadetten.

- De KBAC heeft een aanvraag gekregen van dhr. Vervoort van de Luchtkadetten voor het erkennen van een extra-examinator, dhr. Vierstrate. Dhr. Servais heeft een statistisch activiteitenverslag gekregen van de Luchtkadetten. De Commissieleden vragen zich af of een vijfde examinator nodig is. Er wordt besloten om contact op te nemen met dhr. Vervoort en hem een brief op te sturen. De kandidatuur van dhr. Vierstrate zal eventueel later geëxamineerd worden.
- Dhr. Servais heeft via de CEVV een aanvraag gekregen van een Britse sportcommissaris zweefvliegen die actief zou willen worden in België. Volgens de FAI-Sportcode zweefvliegen is dat mogelijk op voorwaarde dat de Aéroclub van het land waar de commissaris zijn functie wil uitoefenen, daarmee akkoord gaat (7.1.4). De sportcommissie gaat hiermee akkoord. De naam van die commissaris zal toegevoegd worden aan de lijst van sportcommissarissen.
- De piloten die een vergunning van privaat piloot motorvliegtuigen bezitten, genieten een vermindering van het aantal vliegreuren voor het verkrijgen van een vergunning zweefvliegpiloot. De Commissie heeft geen bezwaar om dit voordeel ook toe te staan aan de houders van een ULV-vergunning. Voor de theoretische proeven van de zweefvliegvergunning worden de titularissen van een ballonvaartvergunning gelijkgesteld met de privaat piloten motorvliegtuigen en helikopter; dit betekent dat ze vrijgesteld zijn van het examen over de algemene kennis die niet specifiek over het zweefvliegen gaan.
- Dhr. Pauwels meldt een probleem i.v.m. de gratis meteodienst voor luchtsporten: aangezien het hoge aantal oproepen van ballonvaarders vreest hij dat deze dienst niet langer gratis blijft. Dhr. Meuleman erkent dat dit een probleem is en meldt dat dit besproken zal worden op de volgende vergadering van zijn federatie.

HOMOLOGATIES

1. Vergunningen en bevoegdverklaringen

a. Theoretisch examen

DE MUYNCK Kevin	PUTTAERT Dirk
GOBERT Christiana	VAN DE VOORDE D.
LEMAHIEU Stephan	VAN HERZEELE Geert
MORSINK Lesley	

b. Vergunning zweefvliegpiloot

LEJEUNE Philippe	WILLEMS Jozef
STAVAST Dirk	

c. Bevoegdverklaring met passagier

STAVAST Dirk	VAN ERCK Thomas
--------------	-----------------

d. Bevoegdverklaring instructeur

DE BACKER Patrick	SERGEANT Guido
-------------------	----------------

2. FAI-prestaties

D-brevet

a. 1000 m hoogtewinst

VAN GESTEL Antonius

b. 50 km afstand

COOLS Tim

VAN ERCK Thomas

c. 5 uur duurvlicht

THIBAU Jan

d. Bekomt het Zilveren Kenteken

VAN ERCK Thomas

F-brevet

500 km vrije afstand

VAN PUTTEN Frank

3. Records

Eénzits motorzwever - algemeen

Snelheid over driehoek 750 km: 123,13 km/h + Afstand over

driehoek: Paul BOURGARD - 15.12.1996 – Mmabatho - Hoopstad - Domporet - Mmabatho (Zuid-Afrika)

Tweezits motorzwever - open klasse - algemeen

Snelheid over 750 km driehoek: 131,34 km/h: Luc DE PRE-

TER - 11.12.1998 – Bitterwasser - Gobabis - Tweerivier - Bitterwasser (Namibië)

Open klasse - algemeen

Snelheid over 1000 km driehoek: 133,59 km/h: Paul BOUR-

GARD - 11.12.1998 – Tocumwal - Culcrain - Bolligal - Hopetown - Tocumwal (Australië)

Tweezits motorzwever - algemeen

Vrije heen-en-terug afstand: 731,8 km: Luc DE PRETER -

12.12.1998 – Bitterwasser - Aroab - Bitterwasser (Namibië)

BELGISCHE RECORDS ZWEEFVLIEGEN

1. Algemeen

Hoogtewinst

LITT André 23.01.1976 - 9.300 m

Absolute hoogte

LITT André 23.01.1976 - 10.300 m

A. Open klasse

Afstand in rechte lijn

BOURGARD Paul 13.01.1995 - 682,36 km

Doelvlucht in rechte lijn

BOURGARD Paul 13.01.1995 - 682,36 km

Afstand heen-en-terug

DE PRETER L./ALBRECHT M. 26.11.1990 - 766,13 km

Afstand driehoek

JEANMOTTE Y./LITT B. 29.05.1990 - 1 041 km

Afstand drie keerpunten

PEETERS Gaston 17.07.1990 - 1043,34 km

Vrije afstand heen-en-terug

DE PRETER L. 12.12.1998 - 731,8 km

Snelheid driehoek 100 km

BOURGARD Paul 02.02.1987 - 166,87 km/h

Snelheid driehoek 300 km

LITT B./JEANMOTTE Y. 15.07.1990 - 138,27 km/h

Snelheid driehoek 500 km

BOURGARD Paul 28.12.1995 - 131,87 km/h

Snelheid driehoek 750 km

DE PRETER Luc 12.12.1998 - 131,34 km/h

Snelheid driehoek 1 000 km

BOURGARD Paul 11.12.1998 - 133,59 km/h

Snelheid heen-en-terug 300 km

DE PRETER L./KOLE J. 18.12.1990 - 133,42 km/h

Snelheid heen-en-terug 500 km

BOURGARD Paul 31.12.1995 - 153,16 km/h

Snelheid heen-en-terug 750 km

DE PRETER L. 16.12.1990 - 104,63 km/h

Snelheid heen-en-terug 1 000 km -

B. 2.15 m klasse

Afstand in rechte lijn

BERTELS Nico 23.04.1976 - 658 km

Doelvlucht in rechte lijn

BLUEKENS Michel 25.04.1972 - 642,5 km

Afstand heen-en-terug

STOUFFS Henri 20.05.1990 - 637,33 km

Afstand driehoek

STOUFFS H./PAEPE H./FASSIN P. 26.05.1990 - 777,58 km

Afstand drie keerpunten

EVENS K./VANDAM K. 20.07.1995 - 760,30 km

Vrije afstand heen-en-terug

Snelheid driehoek 100 km

BERTELS Anne-Marie 17.07.1982 - 86,42 km/h

Snelheid driehoek 300 km

LITT Georgette 01.05.1976 - 77,64 km/h

Snelheid driehoek 500 km -

Snelheid driehoek 750 km -

Snelheid driehoek 1 000 km -

Snelheid driehoek 1 250 km -

Snelheid heen-en-terug 500 km -

Snelheid heen-en-terug 1 000 km -

2. Dames

Hoogtewinst

LITT Georgette 21.01.1976 - 7.400 m

Absolute hoogte

LITT Georgette 21.01.1976 - 8.000 m

A. Open klasse

Afstand in rechte lijn

LITT Georgette 29.05.1978 - 534 km

Doelvlucht in rechte lijn

LITT Georgette 17.08.1966 - 315,5 km

Afstand heen-en-terug

LITT G./VANDEN BROECK G. 05.07.1984 - 321 km

Afstand driehoek

BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 519,4 km

Afstand drie keerpunten

TAFNIEZ Christine 04.08.1996 - 708,1 km

Vrije afstand heen-en-terug -

Snelheid driehoek 100 km

LITT Georgette 08.07.1988 - 96,78 km/h

Snelheid driehoek 300 km
LITT Georgette 24.01.1987 - 82,70 km/h

Snelheid driehoek 500 km
BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 77,91 km/h

Snelheid driehoek 750 km –

Snelheid driehoek 1 000 km –

Snelheid driehoek 1 250 km –

Snelheid heen-en-terug 300 km –

Snelheid heen-en-terug 500 km –

Snelheid heen-en-terug 750 km –

Snelheid heen-en-terug 1 000 km –

A. 2.15m klasse

Afstand in rechte lijn

LITT Georgette 29.05.1978 - 534 km

Doelvlicht in rechte lijn

LITT Georgette 17.08.1966 - 315,5 km

Afstand heen-en-terug

LITT Georgette 12.05.1974 - 320 km

Afstand driehoek

BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 519,4 km

Afstand drie keerpunten

TAFNIEZ Christine 04.08.1996 - 708,1 km

Vrije afstand heen-en-terug –

Snelheid driehoek 100 km

BERTELS Anne-Marie 17.07.1982 - 86,42 km/h

Snelheid driehoek 300 km

LITT Georgette 01.05.1976 - 77,64 km/h

Snelheid driehoek 500 km –

Snelheid driehoek 750 km –

Snelheid driehoek 1 000 km –

Snelheid driehoek 1 250 km –

Snelheid heen-en-terug 500 km –

Snelheid heen-en-terug 1 000 km –

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: Standaard Astir II; bouwjaar 1980, 1550 uren. Z er goede staat. Alle basisinstrumenten + tweede hoogtemeter (ft.) + Zander 780 + radio Dittel 760 kanalen. Gesloten aanhangwagen Six-Preusspreuer. Eerlijke prijs. Tel. (089)46 34 05.

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

TE KOOP: modern valscherp, nog 15 jaar levensduur, vraagprijs 15 000 BEF. info (09)228 97 04.

TE KOOP: zuurstofinstallatie Scott Executive

Mk3, 623 liter fles dual outlet plus twee nieuwe maskers. Detail en prijs Claeys. tel./fax (02)649 74 36.

TE HUUR OF TE KOOP: caravans op het vliegveld van Issoudun (F). Tel. (09)221 31 57

GEZOCHT: geaccidenteerde zweefvliegtuigen. Alle voorstellen worden onderzocht. Fax (083)61 21 94.

ZWEEFVLIEGSTAGES voor beginners op Kortrijk-Wevelgem bij de Kortrijk Flying Club. Twee periodes, van 2 t/m 13 en van 16 t/m 27 augustus 1999 (weekends niet inbegrepen). Inlichtingen en inschrijvingen bij Guido De Wilde, Pannebakkersstraat 10/2, 8500 Kortrijk, tel. (056)22 76 98.