

# ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de  
**liga van vlaamse zweefvliegclubs**  
vereniging zonder winstoogmerk

20ste jaargang - nummer 80  
oktober - november - december 1999

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

kantoor van afgifte Gent X

# ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur  
BLOSO-erkenningsnummer 08.01



## 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@online.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

## Hoofdredactie, 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 80  
oktober - november - december 1999

## INHOUD

Redactioneel	2
Nieuws vanuit het secretariaat	2
Fotowedstrijd Zweefvliegen	4
Klassement Charronbeker 1999	6
Zweefvliegtuigen en transponders in Nederland	10
26ste OSTIV-congres	11
In memoriam	16
Safety first	18
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos"	22
Zweefvliegtuignieuws	25
Het hoekje van de boekenvreter	26
Thermiekgolfstijgwind?	27
Wedstrijdnieuws	30
Evenementenkalender	33
Sportcommissie	34
Mededelingen en service	36

## Aan dit nummer werkten verder mee:

Beers L. - Cadée R. - Janssens P. - Lens I. - Pauwels P. -  
Roggeman D. - Sermeus K. - Stinckens A. - Vandenberghe J.

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 februari 2000 op het redactieadres.

Foto cover: Ventus bij de Pic de Bure - 1ste prijs fotowedstrijd: foto Bert Schmelzer (ACK)

---

## REDACTIONEEL

---

Met dit nummer tachtig besluiten wij twintig jaar Ligablad! Twintig jaar gedurende dewelke de zweefvliegerij belangrijke veranderingen heeft ondergaan. Twintig jaar inzet van de achtereenvolgende redactieteams, twintig jaar bijdragen van ligaleden.

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs was maar vijf jaar jong toen besloten werd een vast contactblad uit te geven, dat de naam Ligablad kreeg. Het eerste exemplaar verscheen in april 1980. De eerste acht nummers waren gestencild op A5-formaat, de nummers 9 t/m 16 op A4, vanaf nr. 17 dan weer op A5. Vanaf nummer 21 (april 1985) werd het Ligablad gedrukt en was de lay-out van de voorpagina geworden wat hij nu nog steeds is.

Van 1980 tot 1983 was Martin Baeke, voorzitter van de LVZC, de bezieler van het blad. Toen hij eind 83' besloot naar het Zuiden te verhuizen, werd hij opgevolgd door Jeroom Germis als voorzitter en door Jan Hannes als Ligabladredacteur. Jan zorgde er vanaf 1984 voor dat het blad uitgroeide van een soort newsletter tot een vol-

waardig tijdschrift. In 1990 werd hij opgevolgd door Piet Stinckens, tot deze eind 1992 het roer overgaf aan uw nederige dienaar.

Het Ligablad heeft altijd mogen rekenen op al dan niet regelmatige bijdragen van heel wat leden. Ook word er af en toe uit ingezonden clubbladen een artikel geput. Dat sommige bijdragen bij redactieslot door plaatsgebrek uit de boot vallen, is jammer genoeg niet te vermijden. Ik wens van de gelegenheid gebruik te maken om alle medewerkers te danken voor hun inzendingen. Het Ligablad bestaat slechts dank zij de inzet van allen. Aarzel dus niet ook zelf eens in de pen te kruipen!

De redactie wenst aan alle zweefvliegers prettige eindejaarsfeesten!

Stéphane

P.S.: Geen millenniumwensen van mijnentwege, aangezien de 21ste eeuw feitelijk pas begint op 1 januari 2001! Laat je door de marketingmensen niets op de mouw spelden, eind volgend jaar mag je echt eens fuiven!

---

## NIEUWS VANUIT HET SECRETARIAAT

---

### 1. Symposium 2000

Op zaterdag 29 januari heeft het jaarlijkse symposium plaats in het Provinciaal Vormingscentrum te Malle. In de voormiddag heeft de instructeursconferentie plaats. Het namiddagprogramma omvat naast de uitreiking van diploma's, F.A.I.-brevetten en Charron-wisselbekers, twee voordrachten door:

- de bekende Engelse instructeur Derek Piggott;
- Francis Van Haaff, wedstrijddirecteur van de

eerste Junior Wereldkampioenschappen op Terlet in 1999.

Zie aankondiging verder in dit blad. Uiteraard is iedereen van harte welkom. Instructeurs ontvangen nog een persoonlijke uitnodiging en agenda voor de conferentie.

### 2. Nieuwe F.A.I.-Sportcode - Vormingsavond K.B.A.C.-Sportcommissarissen

Op 3 december ll. vond de jaarlijkse conferentie

voor sportcommissarissen plaats in het Huis van de Sport te Antwerpen. Om organisatorische redenen werd dit deze maal ontkoppeld van het symposium. De Sportcommissarissen ontvingen de nieuwe uitgave van de General Section en Section 3. Gezien de verschillende amendementen aan de General Section werd een "re-print" uitgegeven. Section 3 werd volledig herzien en werd van kracht per 1 oktober 1999. Het huidige concept is handiger dan voorheen. Ook inhoudelijk zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd. Ook werden de instructies voor het gebruik van Flight Recorders toegelicht en werden de algemene regels voor de homologatie van brevetten en records herhaald.

### 3. Vliegveiligheidsdagen

Bij het verschijnen van dit nummer hebben de volgende clubs reeds hun veiligheidsdag achter de rug: D.A.C., V.Z.P., K.A.Z.M., G.A.C., K.F.C., Z.K.B., ALB. en Z.A.C., de andere clubs komen uiteraard aan bod begin 2000. Dit dagvullend programma handelt over het begrip veiligheid in de meest ruime zin. Het is geen "reglementen-dictaat" maar een actieve vormingsactiviteit waar iedereen zijn inbreng heeft. Dit initiatief werd opgezet door de Veiligheidscommissie van de Raad van Instructeurs en kadert in een algemene vliegveiligheidsactie. Zo werden er ook reeds enkele posters verspreid. Dankzij de steun van Aviabel en het

## ***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](mailto:jera@skynet.be)



Member of the Parachute Industry Association

---

Gemeentekrediet kan dit programma bijna gratis worden aangeboden. Alle leden hebben de morele plicht om hieraan deel te nemen.

#### 4. Raad van Instructeurs

Op 20 november II. had de najaarsvergadering plaats te Oostmalle. Naast de bespreking van de Incident- en Accident-melding, werd van gedachten gewisseld over het uitvoeren van inspecties na montage, de dagelijkse inspectie en het uitvoeren van de positieve check. Ook zal er een nieuwe opleidingskaart worden ontworpen. Verder werden er afspraken gemaakt omtrent de opleiding en examinering van kandidaat-instructeurs. Vanaf volgend jaar zullen ook nieuwe formulieren worden gebruikt voor het melden van incidenten en accidenten.

#### 5. Luchtruim / LFA Golf

Op 20 oktober II. had een evaluatievergadering plaats van het vernieuwde LFA-Golf-systeem. Dankzij de goede meteo-condities werden de zones "North", "East" en "West" 8 maal geactiveerd. De contacten met Belgocontrol verliepen vlot. De communicatie met de clubs moet worden vereenvoudigd en versneld. Hier kan e-mail een oplossing brengen. In de iets verdere toekomst wil Belgocontrol een ATIS-frequentie voor de kleine luchtvaart in dienst stellen.

#### 6. Cursusmateriaal

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen 725,- (845,- toegezonden)
- Praktijk van het zweefvliegen 780,- (920,-)
- Veilig Zweefvliegen 300,- (440,-)
- Elementaire Vliegopleiding 200,- (250,-)
- Voortgezette Vliegopleiding 250,- (350,-)
- Vliegboekje 80,- (110,-)
- Sticker "Zilveren C-brevet" 30,- (50,-)

#### 7. Zweefvliegakalender 2000

Deze actie liep weer vlot zoals de voorbije jaren. Op dit ogenblik zijn er nog enkele exemplaren beschikbaar... Kostprijs: 750,- af secretariaat of 850,- toegezonden.

Dank aan onze adverteerders die de uitgave van het Ligablad mee hebben mogelijk gemaakt!

**Dank aan alle medewerkers, clubverantwoordelijken en leden die dit werkingsjaar mee hebben helpen realiseren!**

**Alvast een goede jaarwisseling toegewenst en "Have Fun , Fly Safely!"**

Patrick Pauwels

---

## FOTOWEDSTRIJD 1999

---

Objectiviteit is belangrijk, zeker als je de naam van "fotowedstrijd-jurylid" waardig wilt zijn. Ook dit jaar heb ik enkele Vlaamse zweefvliegclubs bezocht om de inzendingen van de **foto wedstrijd 1999** te laten beoordelen door meerdere zweefvliegpiloten. Er was eveneens een be-

perkte lekenjury, bestaande uit mensen die eigenlijk niets met onze passie te maken hebben, maar gewoon op het eerste zicht hebben geoordeeld. De professionele jury mocht wel 80 % van de punten uitdelen.

Op die manier zijn wij tot het onderstaand resul-

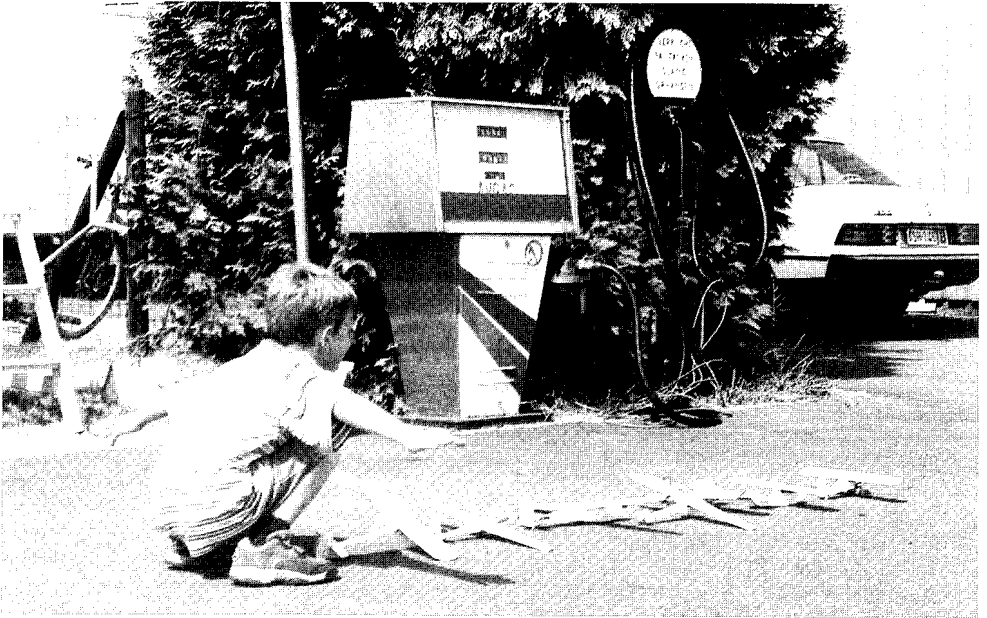
taat kunnen komen. Het aantal inzendingen was iets minder dan vorig jaar, maar qua originaliteit was de **fotowedstrijd 1999** een topper. Er werden verschillende thema's aangehaald. We hebben foto's binnengekregen van low-passes, pilootjes-in-spe, grondpersoneel, grappige toestanden,... noem maar op!

De puntentelling wordt niet vrijgegeven, maar ik kan je wel verklappen dat er sprake was van een nek-aan-nek-race. Uiteindelijk ging de eerste prijs toch oververdiend naar **Bert Schmelzer** van **ACK**. Een sunset is misschien ondertussen wel een klassiek thema geworden (denken we maar aan de winnaar van vorig jaar). Maar deze foto van Bert (zie cover) straalt echt "vuurwerk" uit. De Ventus is op een (te) laat uurtje gefotografeerd in de buurt van de Pic de Bure, ten noordwesten van Gap (Fr). Naargelang het sei-

zoen wordt de mooie omgeving trouwens geapprecieerd door zweevers, alpinisten, speleologen, en skiërs. Deze keer ben ik echt bijna moreel verplicht om de winnende foto door te sturen naar de redactie van de Duitse zweefvliegkalender. Nogmaals: een topper van formaat.

De tweede winnaar dacht aan een geënsceeneerde foto; of misschien net niet? Jeroen moet geduldig maar blijkbaar enthousiast aanschuiven achter zijn modelzwevertjes. Ready for take-off! Zo'n foto kan ons archief altijd een fris tintje geven. **Stijn Jansen en Ann Geysen**, weeral van **Keiheuvel**, verdienen de tweede prijs. Mooi!

Tenslotte is er de inzending van **Wim en Jan Hannes** van de club van - u raadt het al - **Keiheuvel**. Zij winnen de derde prijs met een foto (zie volgend Ligablad), genomen tijdens de wedstrijd.



"Ready for take-off", Jeroen en zijn zwevertjes - 2de plaats fotowedstrijd: foto Stijn en Ann Geysen (ACK)

Op de achtergrond ziet men een mooie cumulus. Er waren nog andere gelijkaardige inzendingen, maar de foto van Wim en Jan accentueerde zeer goed het effect van snelheid, mede door de nevel van waterballast.

Ik dank in het bijzonder de clubs die hun leden

hebben aangezet tot deelname aan deze wedstrijd, vooral de Wouw en de Kei. Onze vaste afspraak is het jaarlijkse symposium, en daar praten we verder bij een koffie ('s morgens) of een pint (na de vergaderingen).

Ivo Lens

## KLASSEMENT CHARRONBEKER 1999

### CLUBKLASSE

1	STOCKMANS THEO	KVDW	6535,7	35	WECKX PATRICK	ALB	852,3
2	VAN ERCK THOMAS	KAC	4300,0	36	VAN GESTEL TOON	KAC	837,2
3	HUYGEN BART	KVDW	4047,1	37	VERMEYLEN LUC	ALB	828,9
4	BAEKEN WILLY	LV	3925,5	38	KÖGLER KLAUS	KVDW	825,0
5	BEYLS NICO	ZAC	3859,8	39	DIRCKX KURT	ALB	824,0
6	VALVEKENS EDUARD	KVDW	3733,7	40	CUPPENS MATTIJS	KVDW	822,5
7	BERX SIMON	ALB	3092,1	41	WYLAUX ANDRE	KVDW	822,0
8	OP 'T EIJNDE FRANK	ALB	2841,9	42	JACQUES WILLY	LV	810,0
9	VANDEWALLE ERIC	KVDW	2426,7	43	NARINX PETER	LV	797,0
10	GILDEMYN GUY	GAC	2230,0	44	BOON JOHAN	KVDW	750,0
11	LAMMERANT LUC	LUAC	2050,7	45	JANSEN STIJN	ACK	746,0
12	VERBOOMEN GILBERT	DAC	1904,6	46	DIERKX JOHNY	ACK	731,0
13	DE BIE RUDY	KAC	1676,4	47	LEJEUNE PHILIPPE	KVDW	717,0
14	VANDERPUTTEN KOEN	VZP	1670,7	48	MORSINK LESLEY	KVDW	703,0
15	JANSSEN DAVID	LV	1393,8	49	VAN MALCOT DIRK	ACK	699,0
16	FILLEUL NICO	ACB	1388,1	50	SCHERBER JAN	ALB	692,0
17	HOIRELBEKE BERT	LV	1315,3	51	BRUYNINCKX JAN	KVDW	688,0
18	VERVOORT ROBERT	ACB	1305,0	52	VANDEN BOER PAUL	ALB	679,1
19	MATHIEU SEBASTIEN	KVDW	1245,5	53	LIEBEN KELLY	DAC	676,0
20	THEUNISSEN RAF	LV	1232,7	54	VAN LOMMEL ERWIN	DAC	656,0
21	VANDERPUTTEN JORIS	VZP	1168,9	55	WAUMANS JAN	KVDW	654,0
22	PEETERS GUIDO	ACK	1164,0	56	VAN DEN EYNDE STIJN	KVDW	652,0
23	PLESSERS JACKY	ALB	1161,0	57	SURINX MARC	DAC	647,0
24	HAERINCK LUC	VZP	1140,9	58	FEYAERTS PATRICK	LV	635,6
25	GERITS MARCEL	LV	1031,6	59	COLBRANT ERIC	ACK	635,0
26	HUYBRECKX TIM	ACK	1029,0	60	COMPERNOLLE ALAIN	GAC	628,0
27	HEYLEN BENJAMIN	ACK	965,0	61	VANDEWALLE JOHAN	KVDW	614,0
28	BERX TOM	DAC	961,4	62	BAETEN THOMAS	KAC	613,0
29	VERMEULEN NANCY	KAC	938,7	63	GERNAEY JORIS	KVDW	607,0
30	DE SWERT GUILLAUME	AZM	934,3	64	JANSSEN HERMAN	ACK	602,0
31	BROEDERS YVAN	ALB	896,1	65	HERMANS RONALD	DAC	597,0
32	VAN EYCKEN BERT	DAC	890,0	66	NAEYAERT DIEDERIK	VZP	589,3
33	APPELTANS DANNY	ALB	888,2	67	BECKERS SOFIE	KVDW	589,0
34	THIJS JAN	LV	871,0	68	TERRAS EDDY	KFC	584,0
				69	NAESSENS BERT	DAC	584,0
				70	PUT RUDI	ALB	582,0

71	JACQUES DIRK	LV	570,0
72	REIJNDERS HENRI	ACK	556,0
73	FRISCH LUC	VZP	554,1
74	VANDEKERCHOVE JOHAN	KVDW	548,0
75	VROLINX RENE	LV	541,0
76	STIJNEN LUC	ACK	532,0
77	BRUYNDONCKX JORG	LUAC	510,0
78	VANAUTGAERDEN MARK	LUAC	503,0

#### STANDAARDKLASSE

1	GEENEN WALTER	KAC	8744,7
2	VAN CAMP LUC	KAC	7539,2
3	VAN DEN BORNE PAUL	KAC	7378,2
4	GEUENS FERDINAND	ACK	6651,5
5	THEUNIS PATRICK	ACK	6649,5
6	DE WACHTER EMIEL	ACK	6454,7
7	DE CALUWE E.	ACK	6393,8
8	VAN PUTTEN FRANK	AZM	6271,3
9	DE CONINCK EDDY	KAC	6193,3
10	DAEMS JEF	ACK	6157,0
11	DAMMEN STEFAAN	ACK	5095,8
12	VERHEYEN DANNY	ALB	4726,0
13	JANSEN HUGO	KAC	4588,4
14	REYNDERS WIM	AZM	4582,7
15	SCHMELZER BERT JR.	ACK	4268,0
16	VAN AUTREVE FRANZ	KFC	4173,4
17	APPELTANS PETER	ALB	4170,7
18	COOMANS RUDI	KVDW	3955,7
19	BOVIN STEFAN	LUAC	3835,5
20	AERTS JOACHIM	DAC	3832,1
21	VAN PEE GUY	ALB	3797,5
22	CEULEMANS ALFONS	AZM	3789,8
23	SERMEUS KURT	DAC	3603,9
24	DEKONINCK JOZEF	ACK	3504,0
25	DE REYS EDDY	KVDW	3498,9
26	METTEN JOHAN	ALB	3486,1
27	LAUWERS GUY	KAC	3425,0
28	SNOEKX MARCEL	ALB	3345,7
29	SPEETJENS JAN	ALB	3277,2
30	VERBOOMEN JODY	DAC	2884,3
31	KLIJNSMA DANIEL	DAC	2844,7
32	VAN ROOY KOEN	KAC	2813,5
33	BUKENBERGS EMIEL	ACK	2502,2
34	BAERTS MICHEL	ALB	2411,1
35	VANOSMAEL PIET	KVDW	2102,8
36	JANSSENS WIL	ALB	2019,9
37	DECOCK PETER	ZAC	2008,0
38	PICCART GUY	ALB	1553,4
39	TOURNEL LUDO	ALB	1466,6

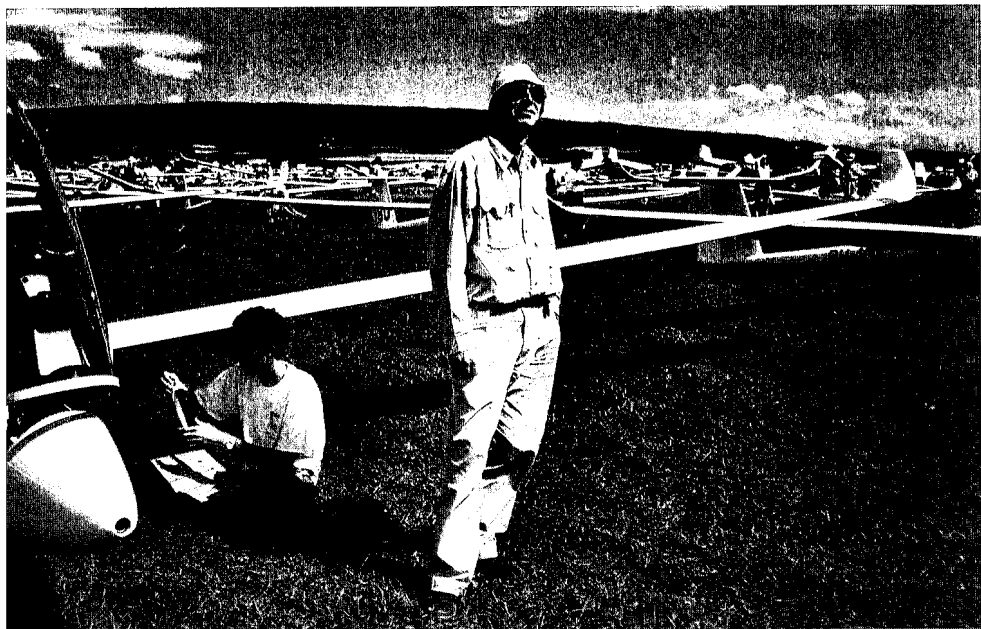
40	VANDEBEECK LUC	KVDW	1435,9
41	DE KROCK BART	DAC	1329,8
42	BEERSAERTS GUY	KVDW	1320,5
43	DE LEGER FREDDY	ALB	1136,4
44	DE WINTER DANNY	VZP	1017,5
45	SCHRAUWEN HERMAN	AZM	983,3
46	VAN VLERKEN E.	ACK	983,2
47	VAN GUYSE WILLY	ALB	769,1

#### OPEN/RENKLASSE

1	KENNES AD	KAC	7711,8
2	PEERAER HERMAN	KAC	7545,3
3	TIMMERMAN VITAL	LV	6858,2
4	VAN ERCK JAN BART	KAC	6200,5
5	BLEUKENS MICHEL	ACK	5040,4
6	RUYMEN MARC	KVDW	4910,1
7	CLAESSENS CARL	ACB	4605,6
8	PAREDIS RENE	LV	4591,9
9	VAN ROOY JAN	KAC	4106,0
10	SNELS ANDRE	KAC	4077,1
11	DE BUSSER HUBERT	ACK	4046,7
12	RUYMEN ANDRE	KVDW	3865,8
13	GHEYSEN FILIP	KFC	3336,8
14	DEMUNTER HEDWIG	DAC	3292,4
15	VAN RANCKEN LUDO	DAC	2956,3
16	VANDER VEKEN STEPHANE	KFC	2915,9
17	RUYMEN YVES	KVDW	2687,9
18	VAN LOON JOS	KAC	2552,9
19	ROGGEMAN DIRK	KFC	2341,8
20	TAEYMANS FRANS	ACK	1381,6
21	DIERICKX BERT	DAC	1369,3
22	SZEKER JEF	DAC	1324,4
23	PEETERS KOEN	DAC	1076,7
24	VAN GAEL PETER	KAC	858,7

#### TWEEZITTERKLASSE

1	SZEKER JEF	DAC	3616,0
2	GOVERS PATRICK	ACK	3607,3
3	VAN AUTREVE FRANZ	KFC	3649,3
4	BOYEN ETIENNE	KVDW	3258,5
5	KINET LUC	ALB	2850,0
6	SNOEKX MARCEL	ALB	2649,3
7	ALBERT PATRICK	LV	2475,9
8	LUYCKXJOHAN	ALB	2374,3
9	MEERTS FILIP	KAC	2230,0
10	VAN ROOY KOEN	KAC	1635,4
11	JANSSSEN DAVID	LV	1137,9



"Waar zit het goed?" - Emiel De Wachter voor de start te Bayreuth: foto Patrick Pauwels

12	DEMUNTER HEDWIG	DAC	1109,5
13	VRANCKEN LUDO	DAC	1107,9
14	APPELTANS PETER	ALB	1043,9
15	HEYLEN FRED	ACK	1023,3
16	SPEETJENS JAN	ALB	666,3
17	STOCKMANS THEO	KVDW	612,7
18	DE WINTER DANNY	VZP	605,3
19	RUYMEN MARC	KVDW	593,8
20	PAREDIS RENE	LV	561,0
21	VANDEWALLE ERIC	KVDW	537,6
22	VENKEN ROBERT	LV	518,0

#### MOTORKLASSE

1	SCHMELZER BERT	ACK	7900,8
2	LUYCKX JOHAN	ALB	7386,1
3	VAN DINGENEN PAUL	ACK	6933,4
4	BONGAERTS E.	ACK	6914,5
5	DE WIJS BERT	KAC	6888,8
6	HUYBRECKX EDDY	ACK	6883,9
7	TEUGELS MARC	AZM	6041,3
8	HUYBRECKX MARC	ACK	5842,4
9	STAVAST DIRK	LV	4677,7
10	LIEVENS JOHAN	VZP	2667,5

#### CLUBBRANGSCHIKKING

	Club	Totaal	Aant. Pil.	Gem./Pil.
1	ACK	105893,0	30	3529,7
2	KAC	92854,1	22	4220,6
3	ALB	62467,2	29	2154,0
4	KVDW	55760,4	30	1858,6
5	DAC	37263,3	21	1774,4
6	LV	33944,1	18	1885,7
7	AZM	22602,7	6	3767,1
8	KFC	16901,2	6	2816,8
9	VZP	9414,2	8	1176,7
10	ACB	7298,7	3	2432,9
11	LUAC	6899,2	4	1724,8
12	ZAC	5867,8	2	2933,9
13	GAC	2858,0	2	1429,0
14	ZKB	0,0	0	0,0

#### GROOTSTE AFSTAND VANUIT BELGIË, MET HANDICAP

1	GEENEN WALTER	KAC	605,7
2	VAN DEN BORNE PAUL	KAC	595,2
3	KENNES AD	KAC	594,4
3	VAN CAMP LUC	KAC	594,4
5	TIMMERMAN VITAL	LV	518,0

---

# ZWEEFVLIEGTUIGEN EN TRANSPONDERS IN NEDERLAND

---

Op 6 mei 1999 publiceerde de RLD met AIC-B 03/99 het definitieve tijdschema voor de implementatie van de verplichting tot het voeren van transponders tijdens VFR vluchten in het Nederlandse klasse B t/m E luchtruim. Als ingangsdatum werd gesteld: 1 januari 2000. Over de transponderverplichting voor zweefvliegtuigen en ballons werd in die AIC gezegd:

De verplichting geldt in principe voor alle luchtvaartuigen en dus ook voor b.v. zweefvliegtuigen en ballons. Als er per 1 januari 2000 nog geen geschikte SSR transponder beschikbaar is, zal de verplichting niet gelden voor die categorieën luchtvaartuigen die geen gangbare transponder kunnen voeren. Echter, bepaalde delen van het klasse E luchtruim zullen m.i.v. 1 januari 2000 niet meer toegankelijk zijn voor luchtvaartuigen die niet kunnen voldoen aan de transponderverplichting. Het eventueel vaststellen van de transponderverplichting voor zweefvliegtuigen en ballons, alsmede het aanwijzen van luchtruimgedeelten welke niet toegankelijk zijn, zal geschieden na overleg met de belangenorganisaties.

Dat laatst bedoelde overleg heeft inmiddels een paar keer plaats gevonden tussen RLD, LVNL, KLU en KNVvL. De KNVvL werd daarin gesteund en vertegenwoordigd door een lid van de Commissie Luchtruimstructuur en Radiogebruik van de Afdeling Zweefvliegen.

In dat overleg is besloten dat klasse E luchtruim toegankelijk blijft voor zweefvliegtuigen en bal-

lons totdat er een geschikte transponder voor deze categorie luchtvaartuigen op de markt aanwezig is. Zodra er een geschikte transponder is, zal de transponderplicht gelden voor iedereen, althans boven 1 500 ft. Tot die tijd zullen ook geen (klasse E) gebieden ingevoerd worden waar alleen met een transponder gevlogen mag worden.

Voorts is in het overleg gediscussieerd over wat een geschikte transponder zou zijn. De CLR heeft daarvoor de volgende gebruikerseisen geformuleerd en in het overleg op tafel gebracht:

- eenvoudig in te bouwen in een standaard zweefvliegpaneel
- uitwisselbaar
- meer dan 10 uur bedrijf op een standaard zweefvliegtuigaccu tezamen met overige apparatuur
- instelbaar: aan/uit, stand-by en mode A
- kostprijs acceptabel
- gevalideerd na een ruime validatieperiode onder operationele omstandigheden
- mode S voorbereid

Conclusie: voorlopig is het klasse E luchtruim voor zweefvliegtuigen gered, zonder transponders en zonder deelgebiedjes waar transponders verplicht zijn.

Roel Cadée  
vzt. CLR  
via Luc Beerts

---

# VERSLAG VAN HET 26STE OSTIV-CONGRES TE BAYREUTH

---

*Van 6 tot 13 augustus 1999 werd in Bayreuth (D) het 26ste OSTIV-congres gehouden. De OSTIV (Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile) bestaat intussen 51 jaar. Het tweejaarlijkse internationale zweefvliegcongres gaat telkens door op dezelfde plaats en hetzelfde tijdstip als de wereldkampioenschappen zweefvliegen.*

*In dit artikel leest u een verslag van de uiteenzettingen over een reeks uiteenlopende onderwerpen in de zweefvliegtchniek en -meteorologie. In het vorige nummer van het Ligablad kon u reeds een uitgebreide samenvatting lezen van de bijdrage van uw reporter aan dit congres.*

## **Aërodynamica**

Verscheidene uiteenzettingen in het domein van de aërodynamica behandelden het probleem van de invloed van microturbulentie in de atmosfeer op de vliegprestaties van zweefvliegtuigen met laminaire vleugelprofielen. De microturbulentie verstoort de laminaire grenslaagstroming rond het profiel, waardoor het transitiepunt naar voren verschuift en de profielweerstand verhoogt.

**Gerhard Waibel**, ontwerper van de ASW-toestellen, vertelde over zijn ervaringen met het vliegen van de ASW-24 in turbulente thermieken. Doordat het vleugelprofiel van de ASW-24 nogal gevoelig is voor turbulentie in de aanstromende lucht, gebeurt het dat in turbulente thermieken de klimprestaties merkbaar verminderen. Naarmate de atmosferische microturbulentie in de loop van de dag in intensiteit toeneemt, wordt het verlies in prestatie groter. De ASW-27 zou dankzij een beter

vleugelprofiel hier veel minder last van hebben.

**Prof. Loek Boermans** van de TU Delft, voorzitter van OSTIV, onderzocht het effect van het turbulentieniveau van de aanstromende lucht op de positie van het transitiepunt. In thermieken kan het turbulentieniveau veel hoger zijn dan in de kalme atmosfeer (en ook hoger dan in een windtunnel). In de toekomst zal bij het ontwerpen van vleugelprofielen met dit probleem meer rekening worden gehouden.

**F. Bertolotti** van de DLR in Göttingen bestudeerde langs theoretische weg het mechanisme waardoor de "free-stream" turbulentie de transitie beïnvloedt.

Bij het ontwerp van nieuwe vleugelprofielen zijn uitvoerige windtunneltests nodig om de profielkarakteristieken nauwkeurig te bepalen. Meer en meer tracht men deze tijdrovende taak te vervangen door het uitvoeren van computerberekeningen, die de luchtstroming zo natuurgetrouw mogelijk moeten simuleren. Gedetailleerde berekeningen van de stroming rond het FX 66-17A11-182 profiel, beter bekend als het Wortmann vleugelprofiel van de Standaard Cirrus, werden uitgevoerd door **E. Soinne** uit Zweden. Hij vergeleek zijn berekeningen met het Navier-Stokes simulatieprogramma van SAAB Aircraft met windtunnelmetingen uitgevoerd door de NASA. Een vrij goede overeenkomst tussen berekeningen en metingen werd bekomen, uitgezonderd voor hoge aanvalshoeken. Doordat de wiskundige modellen voor turbulentie in de grenslaag en vooral voor het transitieproces nog verre van perfect zijn, is het voorspellen van loslating van de grenslaag momenteel nog niet mogelijk.

---

**Prof. M. Maughmer** uit Pennsylvania analyseerde de ontwerpparameters voor winglets en hoe ze de besturingskwaliteiten en de vliegprestaties gunstig kunnen beïnvloeden en dit zelfs bij hoge snelheden. Een zeer nauwkeurige fabricage en montage van de winglets blijkt evenwel een vereiste, zonet kunnen winglets eerder verlies dan winst opleveren.

**M. Greiner** van de Akaflieg Stuttgart presenteerde windtunnelmetingen van het effect van contaminatie door insecten op de weerstand van vleugelprofielen. De weerstandstoename blijkt het hoogst bij hoge aanvalshoeken. Het gevolg is dat het verlies aan klimprestaties door de contaminatie beduidend hoger is bij hoge vleugelbelastingen, m.a.w. met waterballast.

**K. Plessner** uit Duitsland onderzocht de mogelijkheden van een nieuw concept voor een zweefvliegtuig met grenslaagafzuiging. Het systeem bestaat uit een intrekbare windturbine in de staart en een vliegwiel om de windenergie te stockeren. De windturbine wordt uitgevouwen tijdens het klimmen in thermieken. Zo kan, als men reeds tot de wolkenbasis geklommen is, nog extra energie opslagen worden in het vliegwiel. Bij het doorsteken zou het vliegwiel de propeller kunnen aandrijven om een kleine stuwkracht te leveren. Echter in het concept van Plessner wordt de energie opgeslagen in het vliegwiel gebruikt om een pomp aan te drijven die doorheen minuscule gaatjes in de vleugel lucht uit de grenslaag afzuigt, om zodoende de stroming laminair te houden. Hierdoor zou bij het doorsteken de profielweerstand drastisch verlaagd kunnen worden, zodat een veel hoger glijgetal (80 of meer) bekomen wordt. Voor een zweefvliegtuig met een spanwijdte van 20 m zou een geschikt vliegwiel dat draait aan snelheden tussen 14 000 en 25 000 rpm een diameter van 35 cm hebben en 16 kg wegen. Om problemen met gyroscopische koppels te vermijden,

moet het vliegwiel cardanisch opgehangen worden. De eerste vlucht van een dergelijk zweefvliegtuig is echter nog niet voor morgen.

## Constructie en materialen

**Christophe Kensch** van de DLR gaf een uiteenzetting over de vermoeiingslevensduur van glasvezel composietmaterialen (GVK). De meeste zweefvliegtuigen uit composietmaterialen zijn gecertificeerd voor een levensduur van 12 000 vlieguren. Omdat sommige toestellen dit aantal vlieguren bijna bereikt hebben, rijzen er vragen over de mogelijke extensie van de gecertificeerde levensduur. De vermoeiingslevensduur van composietmaterialen kan voorgesteld worden in zogenaamde *s-n* curves, die bekomen worden uit vermoeiingstesten bij verschillende constante amplitudes van de cyclisch wisselende belasting. Hieruit kan dan door middel van empirische schade-accumulatielwetten de vermoeiingslevensduur van een zweefvliegtuig berekend worden voor een representatief belastingsspectrum. Uit dergelijke studies uitgevoerd door de DLR blijkt dat de glasvezel composiet vleugelliggers een levensduur van 90 000 vlieguren kunnen doorstaan.

**M. Rodzewicz** uit Polen gaf een overzicht van de vermoeiingstests uitgevoerd op de PW-5, met een belastingsspectrum dat uit metingen in vlucht bepaald werd.

**Gerhard Waibel** had het ook over mogelijke wijzigingen in het ontwerp van de cockpitstructuur met het oog op een betere bescherming van de piloot in geval van een crash. Het idee is om het knikken van de zijwanden van de cockpit bij een frontale impact te beperken door versteviging van de structuur achter de cockpit.

**Mike Woollard** lichtte het ontwerp toe van een nieuw Brits club-zweefvliegtuig, de EA9 Optimist van Edgley Sailplanes Ltd. ([---

12](http://www.edgley-</a></p></div><div data-bbox=)

---

*sailplanes.com*). De EA9 lijkt uiterlijk en qua prestaties sterk op de ASK-18, maar is een volledig nieuw ontwerp. De constructie van de EA9 bestaat in hoofdzaak uit Fibrelam van Hexcel Composites. Fibrelam is een modern sandwich composietmateriaal, bestaande uit een aramide honingraatkern en een huid van geharde glasvezel prepregs, dat vooral wordt gebruikt voor de cabinevloer van verkeersvliegtuigen. De hoofdlijger van de EA9 is een koolstofvezel pultrusie onderdeel. De romp is een schaalconstructie bestaande uit zeven lichtjes gebogen panelen, die door een computergestuurde snijmachine op maat gesneden werden. De EA9 werd ontwikkeld om als een zelfbouwkit verkocht te worden. Gewoon gereedschap en een eenvoudige mal volstaan om de EA9 in ongeveer 500 werkuren te assembleren. Een gedetailleerde beschrijving van de EA9 is te vinden op website van de Black Mountain Gliding Club (<http://fly.to/Talgarth>).

## Veiligheid

Een belangrijk veiligheidsprobleem, namelijk dat van botsingen in vlucht, werd geanalyseerd door **Bill Scull**, voorzitter van de Training & Safety Panel van OSTIV, aan de hand van gegevens voor het Verenigd Koninkrijk. In het totale aantal ongevallen vertonen botsingen in vlucht een duidelijk stijgende trend en beginnen zelfs meer doden te eisen dan overtrekken en tolvuchten. Mogelijke redenen achter deze verontrustende evolutie werden besproken. Deze omvatten o.a. gebrek aan discipline in het vliegen van het landingscircuit, het gebruik van GPS, maar ook het in de loop van de jaren zwaarder en sneller worden van de zweefvliegtuigen. Aanbevelingen voor belangrijke aandachtspunten in de vliegopleiding met het oog op minder ongevallen zijn: 1) scannen en uitkijken in alle richtingen, 2) bewust zijn van blinde vlekken en de overlapping van blinde vlekken, 3) beheer-

sen van de techniek voor het invoegen in een thermiek, 4) discipline bij het invliegen van het circuit, 5) leren gebruiken van GPS e.d. op de grond en niet in de lucht.

**S. Suchodolski** uit Polen analyseerde de risico's verbonden met de lierstartmethode. De kans op specifieke gevaarlijke voorvallen en de ernst van de gevolgen werden geschat aan de hand van gangbare kwantitatieve risico-analysemethoden. Het deel van de lierstart dat het grootste risico blijkt in te houden, is (niet verwonderlijk) de fase tussen 20 m en 100 m hoogte. Verder blijkt uit de analyse dat de risico's bij lierstart ongeveer twee maal groter zijn dan bij sleepstart. Er werd ook opgemerkt dat globaal het risico dat we als zweefvlieger lopen zo'n 100 maal hoger is dan het risico in het autoverkeer. Toch wel cijfers om even bij stil te staan.

**Dr. Anthony Segal**, een Britse arts die reeds jarenlang de medische aspecten van het zweefvliegen bestudeert, presenteerde zijn resultaten van crashtests met verschillende gordelharnassen. De kans op ernstige interne verwondingen bij een eventuele crash zou verminderd kunnen worden door een 5-punts harnas te gebruiken in plaats van het klassieke 4-punts harnas. Het gevaar met een 4-punts harnas is namelijk dat door de sterke afremming bij een crash de piloot onderuit kan glijden, waardoor de buikriemen onder de ribben gedrukt worden en zo zeer ernstige inwendige verwondingen kunnen veroorzaken. Dit gevaar kan zoveel mogelijk beperkt worden door bij het aanspannen van de gordels, steeds de buikriemen eerst volledig aan te spannen vooraleer de schouderriemen aan te spannen. Ook een correcte plaatsing van de ankerpunten van de buikriemen is belangrijk.

Op een onweerachtige avond werden in de briefinghal van het vliegveld van Bayreuth enkele

---

interessante lezingen gehouden over crashbestendigheid en de ontwikkeling van reddingsystemen.

Uit de cockpitimpacttests van **Martin Sperber** blijkt dat de meeste cockpits zwaar beschadigd worden juist onder de zitplaats. Verschillende systemen voor de versterking van de cockpit werden getest. Een cockpit versterkt met tussenschotten en dwarsbalken uit koolstofvezel/dyneema kon een impact aan 70 km/h (typisch bij crashlanding) vrij probleemloos weerstaan.

**Prof. Wolf Roeger** gaf een overzicht van het onderzoek dat reeds jaren aan de gang is aan de FH Aken op het vlak van reddingssystemen. Bij een van de types reddingssystemen waaraan men in Aken denkt, daalt het gehavende zweefvliegtuig neer aan een grote parachute met de piloot in de cockpit. Uit de onderzoeken is onder andere gebleken dat het zweefvliegtuig zich slechts stabiliseert onder de parachute als het geheel zo gebalanceerd is dat de neus van het vliegtuig ongeveer 25° onder de horizon wijst. Nadat het zweefvliegtuig gestabiliseerd is, moet de reddingsparachute een veilige daalsnelheid verzekeren, die niet meer mag bedragen dan 6 m/s om de piloot een kans te geven de impact te overleven.

De avond werd afgesloten door **Peter Selinger**, die een videofilm toonde van de testen in vlucht met een Discus uitgerust met een dergelijk systeem, namelijk het Glider Rescue System (GRS) ontwikkeld door Hansjörg Streifeneder.

Het voornaamste nadeel van een systeem waarbij het ganse zweefvliegtuig met een parachute afdaalt, is de harde "landing", waardoor de piloot nog een groot risico op zware rugletsels loopt. Springen met een gewone parachute geeft een goede kans voor een zachte landing op een "geveerd landingsgestel", de benen van de piloot. De voorwaarde is wel dat de piloot tijdig de cockpit kan verlaten zonder veel hoogteverlies.

**A. Cremer** van de Akaflieg Darmstadt presenteerde het prototype van het SOTEIRA reddingsstelsysteem. Dit systeem werkt zoals een schietstoel in gevechtsvliegtuigen en wordt in gang gezet door een enkele "eject"-hendel te trekken. Eerst wordt de kap afgeworpen, waarna een springlading een kleine raket uit de romp schiet. Deze raket, die gedurende 0,6 s een stuwkracht van 3 500 N levert, trekt de piloot uit de cockpit door middel van een touw bevestigd aan zijn harnas en zorgt er ten slotte voor dat de parachute zich snel opent. De minimumhoogte voor een succesvolle redding uit een tolvlucht zou zo'n 200 m bedragen. Meer informatie over SOTEIRA vindt u op de website van de Akaflieg Darmstadt (<http://www.akaflieg.tu-darmstadt.de>).

## Vliegmechanica

**F. Irving** uit Engeland, bekend als auteur van o.a. het boek "New Soaring Pilot", maakte een analyse van de optimale zwaartepuntsligging met het oog op een maximale gemiddelde reissnelheid. Een liftkracht op het stabilovlak produceert, net zoals voor de vleugel, een geïnduceerde weerstand. Daarom proberen sommige wedstrijdvliegers met ballast het zwaartepunt zo ver als mogelijk naar achteren te leggen om bij hoge snelheden de trimweerstand vanwege de neerwaartse liftkracht op het stabilovlak te verminderen. Bij lage snelheden, waarbij de geïnduceerde weerstand procentueel belangrijker is dan bij hoge snelheden, heeft een zeer achterwaarts gelegen zwaartepunt een kleine opwaartse liftkracht op het stabilovlak voor gevolg. Het stabilovlak is met zijn lage slankheid echter geen goede vleugel en een opwaartse liftkracht op het stabilovlak is dus al even slecht als een neerwaartse. Wat van belang is, is het totale hoogteverlies te wijten aan de trimweerstand over de gehele vlucht. Uit de berekeningen van Irving blijkt dat er een optimale zwaartepuntslig-

---

ging bestaat, waarbij de gemiddelde trimweerstand minimaal is. Voor zweefvliegtuigen van de standaardklasse zou dit punt op ongeveer 40% van de gemiddelde aërodynamische koorde liggen. Voor zweefvliegtuigen met flaps, welke bij hoge snelheden voor een lagere neerwaartse liftkracht op de staart zorgen, ligt dit punt meer naar voren, voor een typische open klasse zwever op een veilige 32%.

**J. Neumann** uit Duitsland lichtte een ander aspect van de zwaartepuntsligging toe, namelijk de vliegveiligheid. Leerling-piloten die hun eerste solo vliegen, worden vaak niet gewezen op de grote veranderingen in de besturingskwaliteiten en het tolvluchtgedrag die kunnen optreden wanneer de instructeur niet langer in het lesvliegtuig zit. Er werd daarom voorgesteld "trainingsgewichten" te gebruiken om de staart van het zweefvliegtuig te verzwaren, zodat het vlieggedrag bij achterwaarts gelegen zwaartepunt kan gedemonstreerd worden vóór de eerste solo. Het toepassen van deze staartballast is een omstreden idee, omwille van de vrees dat men kan vergeten deze gewichten na de vlucht weg te nemen. Bij een volgende solovlucht zou het zwaartepunt dan veel te ver naar achteren liggen, met alle gevaren van dien. Om deze kans uit te sluiten zijn verschillende maatregelen mogelijk, zoals gewichten die aan de buitenzijde van de staart zichtbaar zijn, indicaties of labels in de cockpit, standaardisatie van de procedure met duidelijke formulieren voor de berekening van het juiste gewicht voor de ballast.

De klassieke overlandvluchttheorie en het gebruik van de MacCready-ring of vluchtcomputer is algemeen gekend. Deze theorie heeft echter een aantal tekortkomingen omdat ze geen rekening houdt met de variatie in de sterkte van de thermieken en de beperkingen in de hoogte. Uit ervaring weten we dat de belangrijkste factor in de gemiddelde reissnelheid niet een zo precies mo-

gelijke controle van de vliegsnelheid is, noch een exacte MacCready-instelling, maar wel het nemen van de juiste beslissingen om enkel de sterkste thermieken te gebruiken.

**Y. Fukada** uit Japan maakte een wiskundige analyse van de optimale vliegstrategie, gebaseerd op een stochastische verdeling van de thermieken. Het risico van een buitenlanding dat de zweefvlieger wil nemen, m.a.w. de mate van agressiviteit of conservativiteit, is een van de parameters in zijn model. De uitkomst van het model is dan de minimum thermieksterkte als functie van de hoogte. Treft men een thermiek aan die zwakker is, dan vliegt men beter verder door naar een volgende. Nog een uitkomst van de analyse is de optimale waarde voor de maximale koersafwijkingen bij het vliegen naar de volgende cumulus, welke 20° à 30° bedraagt.

De presentatie van mezelf handelde eveneens over de optimalisatie van de vliegstrategie. Een uitgebreide samenvatting kon u reeds lezen in het vorige nummer van het Ligablad. Mijn benadering is minder algemeen, maar kan wel met meer factoren rekening houden door het gebruik van numerieke simulatietechnieken. Zo kan dollijnvlucht gesimuleerd worden en het programma houdt ook rekening met de windgradiënt. De optimale waterballast onder gegeven thermische condities kan berekend worden.

**M. Madonna** uit Italië presenteerde een interactief vluchtsimulatieprogramma om het dynamische gedrag van een zweefvliegtuig in thermieken te simuleren. Als u zelf met een virtueel zweefvliegtuig in een virtuele thermiek wil vliegen, dan kan u de JDynaSim vluchtsimulator binnenhalen van deze website: <http://www.dpa.unina.it/coiro>.

---

(wordt vervolgd)

Kurt Sermeus

---

## Errata

*Kurt Sermeus stuurde ons de volgende errata voor de vertaling van de samenvatting van zijn bijdrage tot de OSTIV-dagen ter gelegenheid van Bayreuth '99. Met de excuses van de vertaler!*

p. 8, linker kolom: "...zodat de midschalige circulatie de vorming van nieuwe thermiekbellen veroorzaakt..." moet zijn: "...zodat de mesoschaal-circulatie de vorming van nieuwe thermiekbellen stuurt..."

p. 8, rechter kolom, lijn 3: "thermische model" moet zijn: "thermiekmiddel"; lijn 14: "deelsgewijze lineaire

functies" moet zijn: "stuksgewijs lineaire functies"; lijn 16: "vortexring" moet zijn: "wervelring"; lijn 17: "probabiliteitsfuncties voor de dichtheid van de maximum verticale snelheid..." moet zijn: "kansdichtheidsfuncties voor het maximum van de verticale snelheidscomponent..."; lijn 22: "...worden verondersteld onafhankelijk van elkaar TE ZIJN."

p. 9, linker kolom, lijn 1: "invers transformationele methode" moet zijn: "inverse transformatiemethode".

p. 9, rechter kolom, lijn 8: "evenwichtige vluchtsituatie" moet zijn: "evenwichtsvliegtoestand"

---

## IN MEMORIAM BART NEYENS

---

*Op amper twee maanden tijd verloren de Limburgse Vleugels twee van hun ferventste zweefvliegers: Jos van Mulders en Bart Neyens. Een zware domper op het clubleven en de overlandvliegerij. Het "in memoriam" voor Jos verscheen reeds in het vorige Ligablad. Nu volgt dat voor Bart. Langs deze weg wil de ganse zweefvlieggemeenschap de families en vrienden veel sterkte toewensen. Moge de beide "in memoriams" een troost en een gedenkenis betekenen.*

### Afscheidsbrief van de collega's zweefvliegers.

De vakantie kondigde zich mooi aan. De groep fervente zweefvliegers trok goed geluimd naar het mooie Tsjechië om de dag daarop weer zoals vorig jaar gastvrij ontvangen te worden. Alles leek prima, hotel, accommodaties en gunstige weergoden.

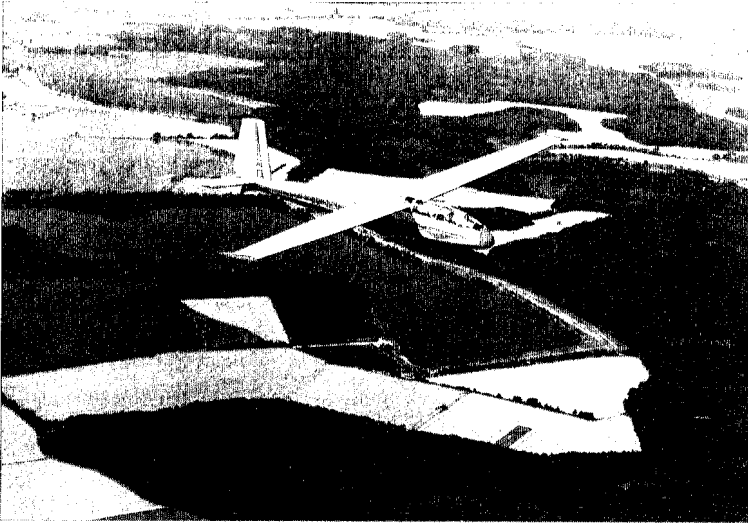
Nadat men enkele avonden gezellig de vakantie had ingezet, werden die zondagmorgen de twee zweefvliegers met de nodige teamgeest gemonteerd, want de weersvooruitzichten waren van die aard om de eerste mooie vluchten rondom het vliegveld te maken.

Na een licht middagmaal op de vliegclub toog de groep welgemutst richting startbaan, waar de twee vogels samen met het sleeptoestel reeds startklaar stonden. Aldje en Bart zouden even later volgen want zij moesten nog even terug naar het hotel, een tweetal km van de club.

Het "tot seffens" van Aldje en Bart werd een niet voorzien "vaarwel", want enkele ogenblikken later sloeg het noodlot keihard toe. Op de meest tragische manier werden Aldje en Bart plots uit de leefwereld van de groep geplukt. Een groep die, na het vreselijke nieuws, verslagen en verdoemd, zich geen blijf meer wist.

Een misschien magere, maar op dat ogenblik toch welkome troost, kwam van de kleine dorpsgemeenschap waarvan het leven schijnbaar even stilstand. Het vriendelijke onogelijk lijkende Ostrozka Nova Ves reageerde geschokt. Men kende immers de Belgen, die er sinds vorig jaar neerstrekten en tijdens dat eerste verblijf reeds duurzame relaties aanknoopten met bewoners. Zo'n tragisch ongeval... dat kon en mocht niet waar zijn. Dat verdienenden die vriendelijke Belgen niet.

---



*"Lonely Sailor" - Bart Neyens in vlucht op Blanik met Piet Stinckens boven Kunovice (CZ) - foto A. Stinckens, ingezonden voor de fotowedstrijd '98*

De realiteit was anders. Met de grote vraag... Waarom? Waarom daar? Waarom op dat ogenblik??? Dat vroeg zich niet alleen de groep af, maar ook een groot deel van de inwoners die zelfs geplande festiviteiten en concerten afgelastten. Waarom meer dan 1100 km afleggen om zelfs niet één vlucht te kunnen maken op de geliefde Blanik, waarvan Bart alle geheimpjes kende, hem zijn toegestane acro-figuurtjes deed draaien, meermaals in het gezelschap van Aldje die het heerlijk vond als Bart loopinkjes draaide en die naar eigen zeggen ooit lekker in slaap viel terwijl Bart zijn toestel rustig liet uitzweven.

In eigen club, de Limburgse Vleugels van Zwartberg, waren Aldje en Bart een graag gezien duo. Bart, altijd met de glimlach, niet verlegen om een kwinkslag, soms reclame makend voor zijn goede producten door zijn vrienden piloten te bedenken met allerlei staaltjes. Maar vooral pratend over het vliegen, zijn Blanik en zijn familie. Een fiere opa die soms zijn kleinkinderen meezeulde naar

het plein. En Aldje met mopske. Onafscheidelijk. Rustig en genietend op het terras terwijl Bart grote rondjes vloog. En als Bart dan na een mooie vlucht, dikwijls afrondend met acrobatie, het terras kwam opgelopen, zei hij steevast: "Heerlijke dingen voor de mensen!" Met de wens dat zulks eeuwig kon duren.

Aldje en Bart... wij zweefvliegers die veelal hoge woorden

in de mond nemen, die de dingen vanuit de lucht steeds klein zien... wij zijn nu zelf klein... bij de wetenschap dat wij jullie voortaan in de club zullen missen. Bedankt voor jullie echte vriendschap. Wij zullen U beiden gedenken, samen in de lucht en ja... Fly high... vlieg hoog... tussen de witte wolken... vlieg... vlieg... tot op een mooie dag... wanneer de lucht vol staat van witte wolken en alle zwevers van Zwartberg het luchtruim kiezen... komen zij jullie groeten... en brengen zij het lied mee dat jullie zo graag hoorden en dat wij nu als afscheid willen laten klinken. Een afscheid maar zeker geen vergeten vriendschap. Wij allen samen met jullie twee... Über die Wolken!

A. Stinckens

---

# SAFETY FIRST

---

*Dit is het vervolg van de vertaling van de tekst uit een toespraak van Bruno Gantenbrink, verschenen in de Aerokurier van februari 1993. Het eerste deel verscheen in Ligablad 79.*

Indien het zweefvliegen minder gevaarlijk moet worden dan het reeds is, zal een of andere maatregel niet volstaan. Het is onze basisattitude die moet veranderen. En we kunnen slechts onze basisattitude veranderen door de gevaren waarin wij ons bijna dagelijks bewegen reëel in te schatten. Dit is de reden waarom ik de stomme en steeds maar herhaalde uitspraak "het gevaarlijkste bij het zweefvliegen is de rit naar het veld" zo drastisch aanpak. Wat kan men in Godsnaam verwachten van een leerling piloot die met die filosofie rondloopt en zich bewust moet worden van het gevaar? Want wanneer die persoon in die uitspraak gelooft, hoeft hij zelfs niet meer na te denken en vernietigt de onbezorgdheid zijn veiligheidsbewustzijn. Onze algemene attitude tegenover de veiligheid is laks en afwimpelend. Zelfs al voelen wij onbewust dat er iets gevaarlijk is, zwijgt men er liever over.

En waarom is het realistisch inschatten van risico's zo belangrijk? Omdat onze strategie om ze tot een minimum te herleiden zal afhangen van de wijze waarop wij met gevaar omgaan. Wij weten allen dat niets zonder gevaar is. Zelfs indien men 's morgens in bed zou blijven liggen, zou men een scenario kunnen inbeelden waar er ons iets overkomt. Maar deze mogelijkheid is zo gering dat we ons daar nu niet druk zullen over maken. Er bestaan dus twee soorten gevaren. De eerste zijn de dagdagelijkse gevaren in het gewone leven, en de andere die werkelijk gevaarlijk zijn. Het is dan ook normaal dat mensen er verschillend zullen op reageren. Eerst een woordje over de dagdagelijkse

gevaren, deze van gewoon bij ons thuis, in de sport, of bij het spel. Een voorbeeld: wij weten allen dat er in Duitsland een aantal mensen omkomen onder een omvallende boom, en nochtans wandelen wij in het bos zonder enige angst om ooit onder een omvallende boom te sterven. Het is dan ook overbodig om voor dit soort gevaren bijzondere maatregelen te treffen, gezien wij vertrouwen mogen hebben in het geluk dat er ons niets zal overkomen. Deze gevaren zijn onwaarschijnlijk en de kans om door een boom getroffen te worden onnoemelijk klein.

Anderzijds zijn er de werkelijke gevaren die wel bijzondere maatregelen vragen. Want hier gaat de bedenking van "ik geloof dat er mij niets kan gebeuren, misschien een ander wel" niet meer op. Hier moet onze strategie eerder bestaan uit, hoe we de gevaren aan de bron kunnen vermijden, en gezien dit niet voor 100 % kan, aanvaardbaar klein houden. Dit is noodzakelijk, want dit soort gevaren is niet meer onwaarschijnlijk maar eerder relatief waarschijnlijk. Daarom is het geloof, geen ongeval te kunnen hebben bij het zweefvliegen, onaanvaardbaar. Dit is ook de reden waarom ik u mijn griezelige statistieken gaf. Het zweefvliegen houdt geen dagdagelijks gevaar in dat te verwaarlozen is en dus moeten er bijzondere maatregelen genomen worden. Te vaak heb ik de indruk dat het zweefvliegen ondergebracht wordt onder de noemer "dagdagelijkse gevaren", en de domme uitspraak dat het zweefvliegen minder gevaarlijk is dan de rit naar het veld is er het duidelijke bewijs van. Ons gevaarsbewustzijn is onderontwikkeld. We vrezen niet dat er ons iets kan overkomen; met de anderen wel, maar niet met onszelf.

Voor wat de veiligheid betreft, hebben we onze

---

deskundigen en onze vluchtveiligheidsinspecteurs die zich bezighouden met de zaak, en dank zij hen kunnen wij ons met de andere aspecten van het zweefvliegen bezighouden. Zij brengen ons hun kennis bij en geven ons goede raad die wij zo goed mogelijk moeten opvolgen, maar we zouden ons zelf meer zorgen moeten maken over de veiligheid. Ik zal u met twee kleine voorbeelden bewijzen dat ik hier niet gewoon sta te zeuren maar dat ons veiligheidsbewustzijn echt onderontwikkeld is.

Voorbeeld nr. 1: ik herinner mij de Duitse nationale kampioenschappen te Buckeburg in 1990. Er waren verschillende startwijzen aan de poort. De open klasse moest een startfoto maken vanop een willekeurige hoogte, voor de andere deelnemers was de hoogte begrensd op 1 000 m. Op een warme wedstrijddag waren wij, boven de Wiehen heuvels vlakbij, tot aan de inversie gestegen, hoger dan 2 000 m. Dit was het startpunt voor de open klasse die begrijpelijk zo hoog mogelijk wilde afvliegen. 35 open klasstoestellen in één thermiekbel is op zichzelf al redelijk gevaarlijk. Zij die weten wat er gebeurt in een droge thermiek, daar waar het stijgen ophoudt, zullen mij begrijpen. Daar waar je net nog stijgen had, krijg je nu dalen. De lucht is er extreem turbulent en maakt het nog lastiger omdat de hoogteverschillen tussen de toestellen onderling zeer snel kunnen veranderen.

Dat 35 openklassers zich daar op die hoogte ophielden, had een werkelijke zin voor hun vlucht. Zij hadden er baat bij daar te vliegen. Maar wat de 85 standaard- en renklassers daar ook deden, blijft mij een raadsel, want het enige wat ze daar deden was wachten op de opening van hun poort... 1000 m lager. En toen de poort openging doken ze met open remmen de 1000 m af aan 200 km/h. Het feit dat de 15 m toestellen, en ze waren er bijna allemaal, kost wat kost die laatste 50 m eruit wilden persen, betekent dat er iets niet goed ging met

hun redenering. Zij haalden geen enkel voordeel door zich aan dit overbodig gevaar bloot te stellen, want cirkelen in zo'n verkeersopstopping is iets wat je gewoonweg vermijdt. Iedereen weet dat je voor de start van een proef moet zorgen dat je je eigen niet benadeelt. Je moet je beste pijlen houden tot wanneer je ze echt nodig hebt, en de 15 m toestellen die de laatste meters uitpersten, haalden er niet alleen geen baat bij, maar benadeelden zichzelf door reeds voor de start nutteloze stress op te bouwen. Dit noem ik een gebrek aan veiligheidsbewustzijn; ze hebben gewoonweg niet nagedacht. Ware het niet beter geweest om windopwaarts te cirkelen tussen de 1 400 en 1 500 m, en liefst iets verder weg van de anderen?

Een tweede voorbeeld: het feit herhaalt zich voortdurend en opnieuw dat de wedstrijdproeven van de verschillende klassen elkaars koersen kruisen. De eerste paar dagen van een wedstrijd let men er op bij het uitschrijven van de proeven, maar al vlug vervalt men in die slechte gewoonte. Het zou nochtans eenvoudig zijn, ze zo uit te schrijven dat de verschillende klassen elkaar die dag praktisch niet tegenkomen, gezien de condities voor de verschillende klassen toch dezelfde zijn.

Derde voorbeeld: een positief deze keer, toen ik verleden zomer deelnam aan de VS-kampioenschappen in de renklasse, heb ik iets gezien waarvan ik toch onder de indruk was. Iedere morgen bij de aanvang van de briefing werd een speech gegeven over de veiligheid. De dag voordien werd iemand aangeduid om de volgende morgen een uiteenzetting van 10 minuten te geven over de veiligheid, en omdat iedereen geen geboren redenaar is, ging het soms over algemeenheden. De sprekers waren zeker geen koorknaapjes maar ze hadden elk iets interessants te zeggen, en veelal was ik onder de indruk over de bedenkingen die zij voorlegden. Het publiek luisterde met volle

---

aandacht en ik zag dat de deelnemers zich nog geen zorgen maakten over hun vluchtvoorbereiding maar wel echt geïnteresseerd luisterden naar hun uiteenzettingen.

Waarom bestaat zo iets niet bij ons?

Hier discussieert men liever over de wedstrijdreglementen of stelt men vragen omdat men te lui geweest is om ze vooraf te lezen. Ik kan mij niet herinneren dat er langs hier op wedstrijden en op die wijze reeds over veiligheid gesproken werd. Ik ben zeker geen voorzanger van de veiligheid, en ik heb ze ook niet uitgevonden, maar ik ken mijn zwakke punten en ik weet waarover ik spreek. Ik heb een ongeval op het nippertje en met veel geluk overleefd. 80 % van dit type ongeval overleeft het niet, en de helft van de overige 20 % zijn zo zwaar gekwetst dat hun leven een sleur geworden is. Het geluk dat ik toen had, krijg je maar eens in je leven, en sedert die dag probeer ik op te letten. Ik denk op dit vlak beter te zijn dan het gemiddelde onder ons, zeker niet perfect, maar heel zeker beter, en moest ik hiervan niet overtuigd zijn, zou ik uit eerbied voor mijn familie, mijn werk en voor mijzelf, onmiddellijk stoppen met vliegen.

Mijn tegenstanders weten dat er dingen zijn die ik nu niet meer doe. Ik herinner mij zo'n situatie van tijdens de wereldkampioenschappen in 1985 in Italië, waar Klaus Holighaus en ikzelf in moeilijkheden zaten. Hij zat iets hoger dan ik toen we in een regenbuitje en in laterale stotenwind naar een bergpas toevlogen. Daardoor wisten wij niet echt vanwaar de wind kwam en konden evengoed in een neerslaande wind terecht komen. Onze hoogte boven de pas was 60 à 70 m en wij hadden nog 2 km te vliegen. De doorgang scheen haalbaar - Klaus Holighaus was er praktisch al over - toen ik van koers veranderde en het slechte weer terug invloog. Op dat ogenblik wist ik dat ik afhaakte van de groep piloten die een werkelijke

kans maakten op de wereldtitel, maar... ik heb er nooit spijt van gehad. Ik had nochtans 99 % kans om er over te komen. Klaus was er wel overgevlogen, weliswaar een beetje hoger dan ik, en ik zou er zeker ook overgegaan zijn op voorwaarde dat er niets gebeurde. Het kon evenwel slecht aflopen door een of ander klein toeval. Een klein misverstand met Klaus die een beetje meer links of rechts overvloog, wat zeer belangrijk is bij het overvliegen van een pas, en ik had daar moeten landen op een plaats die alles behalve landbaar was. Ik ben wel bereid om risico's te nemen. Ik ben zelfs bereid om meer risico's te nemen in wedstrijdverband dan in normale omstandigheden. Dit lijkt bijna tegenstrijdig, maar enkel op het eerste zicht. Wanneer ik in een wedstrijd geen enkel risico mag nemen, kan ik zowel het zweefvliegen volledig stoppen, want vliegen is sowieso gevaarlijker dan aan de grond blijven.

Ik ben bereid om het risico van het zweefvliegen te aanvaarden, en dus, waarom niet, ook dat van het wedstrijdvliegen. Het belangrijkste is zich permanent vragen te stellen, zoals: zijn de risico's verbonden aan wat ik doe wel het nemen waard? Hoe groot zijn ze? Zijn ze wel verantwoord? Hoe kan ik ze tot een minimum herleiden? Door de eenvoudige en korte vaststelling waarmee men iets als gevaarlijk inschat, kan men het zweefvliegen in zijn geheel in vraag stellen en ook de rit naar het veld. Want elke activiteit houdt een deel risico's in, groot of klein, en dit geldt ook voor alle sporten. En... wat staat er ons te doen?

Ieder van ons moet zijn eigen strategie rond "veiligheid" opbouwen. Te beginnen met het schiften van nutteloze risico's die toch niets opleveren. In een kudde gaan cirkelen zonder belangrijke redenen is toch maar dom. Vervolgens zouden wij ons moeten bewust worden van de risico's die wij nemen en ze tot een minimum herleiden of ons ten minste zelf een grens opleggen waar wij niet over

gaan. In feite zouden wij altijd een beetje bang moeten zijn of beter gezegd een beetje bezorgd, want enkel zij die bezorgd zijn, schenken ook aandacht aan details die de oorzaak kunnen zijn van ongevallen. Gelijk hoe, het is veruit beter een

veiligheidsstrategie voor zichzelf uit te bouwen en ze te volgen, dan te hopen op meer geluk dan je omgekomen vriend.

Bruno Gantenbrink  
(vertaling: Jan Vandenbergh)

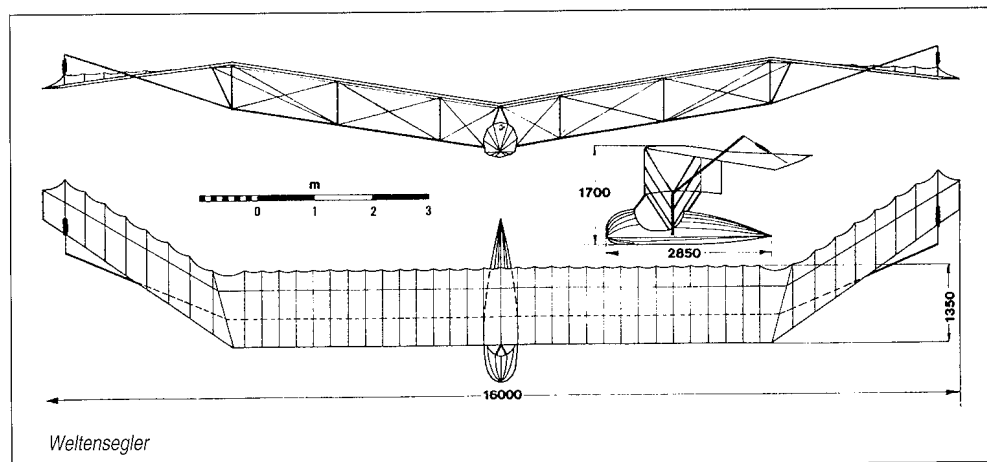
## ZWEEFVLIEGTUIGEN “UIT DE OUDE DOOS” (DEEL 2)

In onze nieuwe reeks over de oldtimers uit de jaren vóór de 2de wereldoorlog bespreken we deze keer de Vampyr en twee staartloze “vliegende vleugels”, de Weltensegler en de Storch.

Dankzij experimenten sedert de leeftijd van 16 jaar had Friedrich Wenk ontdekt dat de stabiliteit bij vliegende vleugels bereikt kon worden door het zwaartepunt ver vooraan te leggen en de vleugel naar achteren te “plooiën”. Samen met Fritz Peschkes experimenteerde hij na de eerste oorlog verder en werd ontdekt door een rijke industrieel, Alexander Steinmetz, die de firma “Weltensegler” oprichtte, met Wenk als ontwerper en Peschkes als testpiloot. Er werd een productiehul gebouwd in Baden-Baden en in 1921

namen ze deel aan de tweede Wasserkuppe-wedstrijd.

Het nieuwe ontwerp van Wenk had 16 meter spanwijdte en een vorm die tot dan toe zijn gelijke niet kende. Niet alleen was er dus geen staartgedeelte, maar nog andere bijzondere kenmerken waren opvallend: de vleugel had vanaf de romp een zeer sterke V-stelling over ongeveer 2/3 van de spanwijdte, en het laatste derde was naar onderen en naar achteren weggeplooid. Dit was de oorsprong van de latere “meeuwenvleugels” die een tijdlang in de mode waren. Het extreme deel van de vleugel was sterk verwrongen en flexibel uitgevoerd om tegelijk als “onbestuurde” aileron te dienen en dynamisch gebruik te maken van wind-

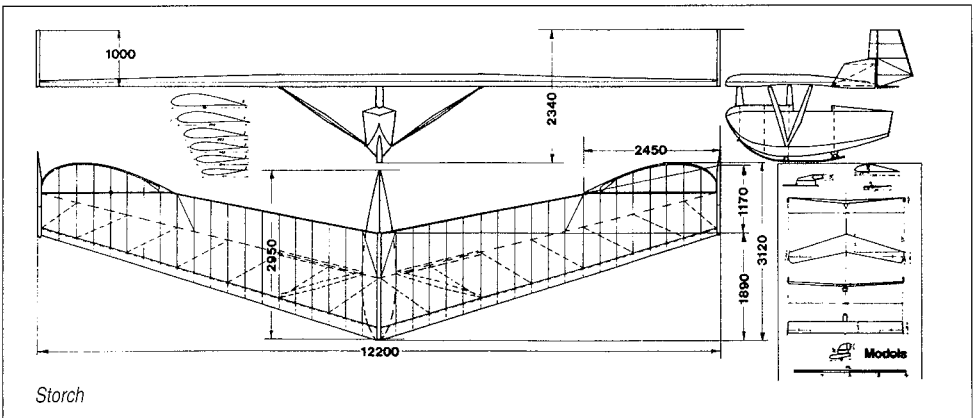


stoten. Daarom waren er veren aangebracht om het door de windstoten vervormde vleugeluiteinde weer in de "normale" stand te brengen en de zo opgewekte energie in draagkracht om te zetten. Voor het bochtenwerk beschikte de piloot slechts over één kabel om de "aileron" naar beneden te trekken en de vleugel zodoende op te heffen. De aileron aan de andere vleugel bleef intussen vrij "fladderen". Wanneer beide ailerons gelijktijdig naar beneden werden getrokken, dook de neus naar beneden. Zonder bediening van de kabels trokken de veren de ailerons in de ruststand, die het toestel een stabiele ligging bood. De piloot zat in een soort gondel onder het midden van de vleugel. De hele, vrij ingewikkelde constructie was nochtans zeer licht: slechts 45 kg.

Maar het eigenaardige "aileronstelsel" bleef al bij de eerste vlucht op 14 augustus 1921 in gebreke. De start zelf al was heel speciaal: vier man heften het hele gevaarte op tegen de wind en met een lichte voorwaartse duw werd het gelanceerd, waarbij het onmiddellijk steeg tot meer dan 80 meter hoogte. Maar toen viel een vleugel weg en begon een tolvlucht, waarbij de kracht van de veren aan de "aileron" ontoereikend was om de stabiliteit te herstellen. De "testpiloot" Leusch

kwam daarbij om. En toch werd het onderzoek naar de bouw van een vliegende vleugel met enthousiasme voortgezet, met als resultaat de latere Moazagotl, die wél een staart en conventionele ailerons had.

Een ander staartloos toestel waartoe de Weltensegler inspireerde, was de **Storch**. Alexander Lippisch, een ingenieur verbonden aan de Zweefvliegsectie van de Wasserkuppe, besteedde de winter van 1925-26 aan het ontwerpen en bouwen van verscheidene schaalmodellen en uiteindelijk van een toestel op levensgrote grootte, dat hij in een windtunnel in Göttingen liet testen. Het eerste succesvolle staarlose model was de Storch. De piloot zat ook hier in een gondel die tamelijk diep onder de vleugel opgehangen was. De vleugel had een pijlstelling van 15% en droeg aan de uiteinden verticale platen met een richtingsroer eraan, niet alleen om de bochten beter te beheersen, maar ook om de vortexwervelingen te temperen. Aileron en hoogteroer werden gecombineerd: gelijke bewegingen dienden voor het besturen van de duikhoek, en tegengestelde bewegingen leidden tot bewegingen rond de langsas. De hele structuur was van hout, bekleed met doek. Bij de proefvluchten bleek dat de vleugeltopplaten



niet voldeden om de langsstabiliteit te verzekeren. Er werden verschillende vormen uitgetest en uiteindelijk bouwde men wat de voorloper van de winglet zou worden: de voortzetting van de vleugel, maar dan in een hoek van 90° ten opzichte van de hoofdvlleugel geploid. De Storch had zo'n behoorlijk succes dat er in het model Storch 4 een motor met duwschroef in de gondel van de piloot werd ingebouwd. Aangezien die motor onvoldoende vermogen leverde om de start te realiseren, hebben we hier te maken met een soort voorloper van de "thuisbrenger" in sommige moderne zweefvliegtuigen. En alles samen zag het geheel eruit als een delta-ULM met een "moderne" vleugel en een eronder opgehangen schuitje. Dus eigenlijk zijn er uit die tijd, 75 jaar geleden, vrij veel ideeën overgenomen.

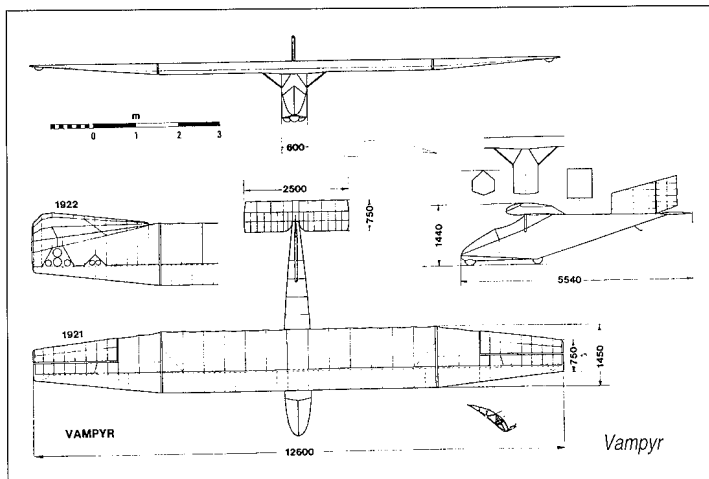
De **Vampyr** was een product van de Akaflieg van de Technische Universiteit van Hannover. Drie studenten ontwierpen en bouwden het toestel in 1921 als eindwerk. Het ging om een hoogdekker met een vrij hoekige romp waarvan het cockpitgedeelte volledig beplankt was met triplex, en de staart alleen aan de zijkanten, terwijl onder- en bovenzijde met doek bekleed waren. De romp rustte op een

driewielig onderstel, gemaakt van voetballen die rolden rond een as. De vleugel was een ontwerp dat meer dan veertig jaar standhield: een I-vormige ligger, gesteund door een korte vleugelstijl die de meeste krachten moest bemeesteren, maar voor het overige was het de beplanking van de aanvliegbord die de torsiekrachten moest opvangen en over een derde van de koorde de profielexactheid garandeerde, wat terecht zeer belangrijk werd geacht. Vanaf de ligger waren de ribben bekleed met doek om gewicht te sparen.

De Vampyr, gepiloteerd door één van zijn ontwerpers, Martens, brak op de Wasserkuppewedstrijd van 1921 het record van Klemperer met 15 minuten vliegtijd over een afstand van 7,5 km. In 1922 maakte Martens een vlucht met de bedoeling het toen op 40 minuten staande duurrecord te breken. Hij maakte er een hellingvlucht van 66 minuten van en legde 8,9 km af bij een maximumhoogte van 105 m boven zijn startpunt. De dag nadien vloog zijn kompaan Hentzen twee uur lang, haalde een hoogtewinst van 200 meter en vloog 9 km ver. En de week nadien duurde zijn vlucht 3 uur en 6 minuten. In 1923 werd de nog verder verbeterde Vampyr door een onervaren piloot ernstig beschadigd. Na

zijn herstelling werd het toestel ondergebracht in het Deutsches Museum in München, dat in de 2de WO platgebombardeerd werd. Het wrak van de Vampyr werd echter gereed door iemand die hem in Hannover had helpen bouwen en hem compleet restaureerde. Nu is de Vampyr in het herbouwde Deutsches Museum te bewonderen.

Peter Mullaert



---

# ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

---

## Ball Varios

Voor wie een goedkoper alternatief wenst voor de gesofisticeerde eindaanvluchtrekenaars die in prestatietoestellen schering en inslag geworden zijn, kan nu terecht bij Ball, vroeger bekend voor zijn elektrische variometers, maar de laatste jaren enkel op de zeilvlieg- en ULV-scène actief. De Ball Graphics Comp GCI-99 heeft de afmetingen van een iets dikkere palmtop computer, en kan aangesloten worden op de statische- en totaal-drukleidingen van een zweefvliegtuig, alsook op een GPS met NMEA 0183-protocol, en na de vlucht op een computer of printer voor downloaden van de opgeslagen vluchtgegevens (naar verluide zou een IGC-homologatie als logger aangevraagd worden). De Comp biedt alle klassieke variometer-, navigatie- en eindaanvluchtfuncties. Info op [www.ballvarios.com](http://www.ballvarios.com)

## DG Flugzeugbau

De Sloveense firma Elan, die reeds 20 jaar lang met DG samenwerkt en instaat voor de productie van de DG-300 en DG-500, heeft besloten zich te heroriënteren op haar traditionele markt van ski's en boten. De zweefvliegafdeling is overgenomen door AMS-Flight, een nieuwe firma waarin o.a. de langjarige bedrijfsleider van Elan Flight partner is. De productie loopt dus gewoon door in dezelfde lokalen en met dezelfde arbeiders.

## Group Genesis

De Genesis 2, productieverisie van de Genesis standaardzwever met ultra-korte romp, loopt nu van de band bij Sportina Aviacija in Litouwen. Midden juli waren er reeds vijftien geproduceerd. Onlangs verscheen in *Aerokurier* een lovend testbericht

van Gerhard Marzinzik, waarbij de nadruk gelegd werd op de volledig normale en goedige vliegeigenschappen van het toestel. De prestaties, tijdens wedstrijden geschat in vergelijking met klassieke standaardtoestellen als de Discus, lijken ook best mee te vallen, hoewel hier nog geen onafhankelijke metingen werden gepubliceerd. Ook het artikel van Jochen Ewald in *Fliegermagazin* was zeer positief.

Het dodelijke ongeval van Clem Bowman, lid van het Amerikaanse WK-team, heeft niets te maken met de ongebruikelijke configuratie van dit type: het zelfkoppelende pendelhoogteroer was gewoon niet vergrendeld, en viel bij de start af. Toen de piloot op enkele tientallen meter hoogte ontkoppelde (de sleep was tot dan min of meer stabiel, ondanks het volledig ontbrekende horizontale staartvlak), dook de Genesis plots in een buitenwaartse halve loop naar beneden en sloeg gedeeltelijk op de rug te pletter. Dit had even goed met eender welk ander type kunnen gebeuren.

## Schempp-Hirth

Voortaan is de Duo Discus tweezitter ook beschikbaar als turbo-versie met een thuisbrenger. De motor is een Solo die bij 6200 tr/min. 30 pk levert. De vijfbladschroef met een diameter van 1,1 m wordt aangedreven via een riemsysteem met overbrengingsverhouding 1:1,57. Bijzonder aan de schroef zijn de niet-symmetrische en ongelijk lange bladen, waardoor het toestel duidelijk stiller zou zijn dan zijn voorgangers.

Ondertussen heeft de Discus 2, waarvan reeds 40 exemplaren werden verkocht, zijn Duitse type-goedkeuring ontvangen. Van de Ventus-2c, de 18 meter versie van de renklasser Ventus 2, zijn in vier jaar

---

tijd 150 exemplaren verkocht, waarvan nagenoeg 50% als zelfstartende motorzwever, de rest als zuiver zweefvliegtuig of met een thuisbrenger.

### **Streifeneder**

De testvluchten van het Streifeneder reddingsstelsel gaan verder. Na de tests in rechtlijnige vlucht bij matige snelheid (100 à 160 km/h) volgen proeven in tolvlucht en bij bochten van 60° (2g belasting). Nu zijn er vluchten voorzien met ontvloeiing van het stelsel tot 300 km/h. Waarschijnlijk zullen een aantal van deze testvluchten uitgevoerd worden zonder bestuurder aan boord.

### **The Thomas Crown Affair**

In de oorspronkelijke versie met Steve McQueen in de titelrol zat een zweefvliegscène met een

Schweizer 1-26. De remake met Pierce "007" Brosnan en Renee Russo biedt ook ongeveer een minuut vliegen met een Duo Discus. Een knap stukje desinformatie! Naast een beetje helingvliegen krijg je ook een vleugje acro, dat alles terwijl Brosnan, vanuit de achterste zit gebogen over de schouder van Russo in de voorste, haar handen rond de knuppel begeleidt. Suggestief misschien, maar daar hadden ze toch beter een Doppelraab voor genomen. Waar Brosnan de achterste knuppel stopte is me een raadsel! En nog een bijzonderheid: bij de buitenlanding waarmee de vlucht afgesloten wordt, opent de kap naar links! Zoals Tom Knauff, die de vluchten in werkelijkheid uitvoerde, vertelde in Soaring, was dat volgens de regisseur nodig om esthetische redenen. De kap werd dus met veel extra-brede tape links vastgekleefd, en de scharnieren rechts werden door de speciale-effectenploeg weggetoverd!

---

## HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

---

Er zijn een heleboel boeken in omloop, die de basisopleiding van de zweefvlieger behandelen. Over de overlandopleiding is er veel minder beschikbaar. En over de pedagogiek van het overlandvliegen is er bijna niets. Daarom vult de *Guide de l'instructeur Vol à Voile - ITV*, uitgegeven door het SEFA van Saint-Auban, ontegensprekelijk een grote leemte. Volgens de principes van de klassieke Franse school biedt het boek een grondig beredeneerd stappenplan om de prille solist om te scholen tot overlandvlieger, en dit steeds met het doel "maximale veiligheid" voor ogen.

Ter inleiding krijgt men eerst een uiteenzetting over het programma dat de leerling moet toelaten de kennis en vaardigheden aan te leren die nodig zijn om volledig autonoom een circuit van 100 km

en meer te realiseren, zonder risico om onvoorbereid in kritieke situaties te belanden. Dan volgt een korte uitleg over de gebruikte methode en haar pedagogische onderbouw.

De eigenlijke opleiding omvat 3 fases: de vluchtduur verlengen, lokale circuits, overlandvliegen. Elke fase wordt ontleed in: klimmen, doorsteken, navigatie, lokaal blijven, precisie van de landing, beheersing van de vlucht. In de eerste fase komt daar nog de luchtvaartreglementering en de luchtvaartstructuur bij. Elk onderdeel wordt op verschillende manieren benaderd: inleiding als tekst, verklarende illustraties, schema's en tabellen, didactische steekkaarten, analyse na de vlucht...

Centraal in deze methode staat de veiligheid. Om

---

veilig overland te gaan, is het nodig altijd voorop te zijn t.o.v. het zweefvliegtuig en opties open te houden. Daarom steunt de Franse methode op kennis van de prestaties van het toestel en constant hoofdrekenen. Door steeds bewust te zijn van de afstand die men met de bestaande hoogte kan afvliegen, en er steeds voor te zorgen lokaal te blijven van het startvliegveld, een bekend landingsveld of een landbaar uitzijnde zone (naargelang de opleidingsfase), vermijdt men plots geconfronteerd te worden met een onvoorbereide buitenlanding. Zo bouwt de leerling stilaan zelfvertrouwen op.

Voor de minder tot theorie geneigde instructeur zal het boek waarschijnlijk zwaar verteerbaar lijken. Een oppervlakkige lectuur volstaat zeker niet om uit dit boek al het nuttige te putten. En ondanks enkele humoristische illustraties is het zeker niet ludiek te noemen. Het is niettemin aan te raden lectuur voor elke instructeur die zijn leerlingen verder wenst te begeleiden dan de pure besturingsfase. Men zou het ook kunnen aanprezen voor solisten die zelf hun overlandkunsten willen

uitbreiden, maar hier is toch een woordje voorzichtigheid geboden: bepaalde oefeningen worden best met instructeur aan boord van een tweezitter uitgevoerd, omdat ze gepaard gaan met een gereduceerde veiligheidsmarge. De kennis van het toestel en het inzicht van de leerling kunnen hier te kort schieten. Oppassen geblazen dus!

En nu een heel ander onderwerp: een jaar geleden hadden de Amerikaanse SSA en de Britse BGA gemeenschappelijk het tijdschrift *Motorgliding International* gelanceerd voor de amateurs van motorzwevers. Na zes nummers hebben de promotoren besloten de boeken te sluiten. De markt is uiteindelijk te klein gebleken, ondanks het groeiende aantal toestellen met inklapbare motor. Het tijdschrift was zeer luxueus gepresenteerd, maar bood feitelijk weinig nieuws t.o.v. de klassieke zweefvliegbladen. Er wordt nu overwogen om een on-lineversie uit te geven, gezien de veel geringere productiekosten. En wie zo'n toestel kan betalen heeft wellicht toch ook een Internetaansluiting?

---

## THERMIEKGOLFSTIJGWIND?

---

Die zondagmorgen 12/9 zag het weer er niet zo slecht uit voor september: blauwe, klare lucht, weinig wind en +10 km zichtbaarheid. Wegwezen dus: naar Maubray, want daar stond ons toestel op dat ogenblik.

De ontgoocheling was dus groot als op 10 km voor het vliegveld de hemel geleidelijk dicht trok met mist en lage stratus. Tegen de middag slaagde de zon er toch in de eerste gaatjes te branden in de grijze massa, dus toch maar de ASW-20 monteren en afwachten. Als tegen een uur of één de eerste toestellen opgesleept werden, was de wolkbasis nog maar tot een flauwe 600 m geste-

gen en de thermiek die men signaleerde was navenant: 0,5 tot 1 m/s stijgen. Geen groot vooruitzicht dus. Overland vandaag kon ik vergeten, maar aangezien het toestel toch opgebouwd was, kon ik evengoed een startje wagen, want wie weet, het kon misschien de laatste zijn van dit seizoen.

De basis bleek inderdaad nog maar een goeie 600 m te zijn en de zichtbaarheid was matig, maar ik bleef boven. Tegen 15 uur was ze al (!) bijna 800 m. Na een uurtje met o.a. een uitschuiver tot 250 m hield ik het toch voor bekeken en op de terugweg naar het veld (en zoals

altijd op het ogenblik dat men ze niet meer nodig heeft): de beste pomp van de dag. In dit geval was dat 2 m/s rond, midden in een blauw gat op ongeveer 700 m hoogte. Ik vond de plaats vreemd, maar niet getreurd, klimmen maar. Ik steeg vlot tot boven het basisniveau van de wolken (800 m) en verwachtte dus elk ogenblik een cumulus vlak boven of rondom mij. Maar niets daarvan: de lucht bleef kristalhelder en ik bleef stijgen! Het ging gemakkelijk naar 1 200 m, het niveau van de toppen van de wolken, en het stijgen verminderde dan wel enigszins maar was heel rustig, laminair geworden. Dit kon toch niet waar zijn? Golfstijgwind in Vlaanderen? Ondertussen vormde zich wel een cumulus schuin onder mij, windaf ten opzichte van mijn positie.

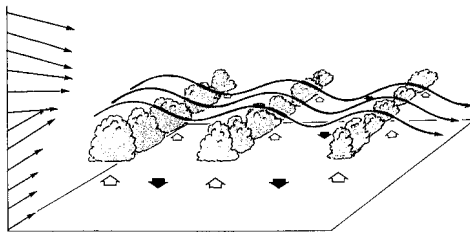
Ik kneep eens in mijn wang, maar ik droomde niet en steeg dus vol verwachting verder. Op ongeveer 1 500 m was het stijgen dan verminderd tot nul. Dit zo lang mogelijk vasthouden was de boodschap en de anderen over de radio doen watertanden. Uiteindelijk moest ik natuurlijk terug naar het veld, met de wind op kop. Ik schrok wel even toen ik op de LX5000 keek: maar liefst 50 km/h wind! Navraag over de radio bevestigde dat het op de grond nog steeds zo goed als windstil was!

Met de hoogte die ik had, was deze tegenwind echter geen probleem en ik was nieuwsgierig of bij de volgende wolk zich hetzelfde verschijnsel zou voordoen. En jawel, aan de windzijde vóór elke flinke cumulus steeg het laminair met 1 à 2 m/s, boven de toppen geleidelijk verminderend. De cumulussen deden blijkbaar dienst als bergen en genereerden een vorm van golfstijgwind. Vanop deze hoogte was ook duidelijk een stratenpatroon in de wolken zichtbaar. Dit was een fenomeen waarover men wel eens leest in één of ander boek, maar dat alleen anderen meemaken. Voor mij was het alleszins de eerste maal in mijn 23-jarige zweefvliegcarrière. Opmerkelijk was dat niemand anders

die dag erin slaagde aansluiting te vinden aan deze stijgwind, maar gefrustreerd slechts met moeite tot aan de wolkenbasis geraakten (ondertussen op 900 m). Ik had dus geluk gehad om vanuit de thermiek ongemerkt door te kunnen stijgen in de golf.

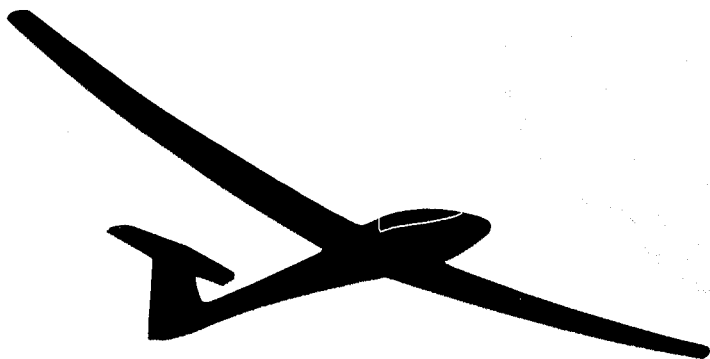
Uiteindelijk bleef ik op deze manier gedurende ongeveer anderhalf uur boven de wolken vliegen en bereikte een maximale hoogte van bijna 1 600 m. Wie zou met zo'n meteo de activatie van de LFA Golf 2 durven vragen? Dit was genieten: langsheen de wolken scheren en in perfect laminaire lucht klimmen tot ver boven de cumulustoppen in een klare lucht met onbeperkte zichtbaarheid. En dan nog terwijl anderen ongelovig zwoegen om boven te blijven. Ik had natuurlijk geen fototoestel bij. Maar deze vlucht maakte mijn (anders niet zo schitterend) seizoen goed.

Waar hadden we hierover nu ooit gelezen? Het standaardwerk "Meteorology for Glider Pilots" van C.E. Wallington bracht snel duidelijkheid: blz. 152 staat perfect beschreven wat ik meemaakte.



Wallington noemt dit verschijnsel "Thermal Waves"; vandaar de titel van dit artikel. Bijgaande figuur, overgenomen uit dit boek, spreekt voor zich.

Dirk Roggeman  
KFC



## **Cross-Country Flying & Safety Aspects**

door de gerenomeerde Engelse instructeur

**Derek Piggott**



## **Tulip Tournament 1999**

Het feest van de sport

het verhaal van en door **Francis van Haaff**

Competition Director

1st F.A.I. World Junior Gliding Championships 1999 - Terlet



Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de

### **“Charron-wisselbekers 1999”,**

de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Eveneens worden de prijzen overhandigd  
aan de winnaars van de fotowedstrijd 1999



**Zaterdag 29 januari 2000 om 14.00 uur**

Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

*Alle leden zijn van harte welkom*

---

# WEDSTRIJDNIUWS

---

## 22ste internationale zweefvliegwedstrijd Hockenheim 2000

De 22ste uitgave van deze klassieke wedstrijd gaat dit jaar door van 21 t/m 30 april 2000, met trainingsmogelijkheden van 18 t/m 20 april. Er wordt gevlogen in de club-, standaard, ren- en 18m/open klassen. Tweezitters worden naargelang hun prestaties in deze klassen ingeschakeld. Op elk toestel kunnen verschillende piloten afwisselend vliegen. Er is ook een beker voor de deelnemer die het verst moest komen. Er worden maximaal 80 toestellen toegelaten. Info bij:

Sportfliegerclub, Birkenallee 110,  
D-68766 Hockenheim.

Tel.

00 49 6205-7671, 00 49 920-930,

00 49 101311;

fax 00 49 6205-7671, 00 49 920-937,

00 49 13195.

Website [www.sfc-hockenheim.de](http://www.sfc-hockenheim.de),

e-mail [wettbewerb@sfc-hockenheim.de](mailto:wettbewerb@sfc-hockenheim.de)

## 8ste wereldkampioenschappen kunstzweefvliegen

Deze gingen door van 17 t/m 28 augustus 1999 te Niederöblarn, Oostenrijk. Er waren 56 deelnemers, waarvan 29 op Swift, 24 op Fox, en telkens 1 op Lo-100, Cirrus K en Celstar. Winnaar werd opnieuw de Pool Jerzy Makula op de tweezitter Fox. Niederöblarn is gelegen in de Enns-vallei, aan de voet van de 3000 m hoge Grimming. Dit kader betekende een ernstig bijkomend probleem voor de piloten, aangezien er geen horizont was om hen te helpen de juiste hoeken te schatten bij het vliegen van hun proeven. Het gunstige weer liet trouwens toe 6 volledige programma's af te werken: 1 bekend, 2 vrije en 3 onbekende. Hoewel hij

slechts in twee proeven zegevierde, slaagde Makula er door zijn regelmaat toch in een duidelijke voorsprong op te bouwen op de tweede, de Duitser Henry Bohling, en de derde, de Pool Krzysztof Brzakalik, beide op de eenzitter Swift. De volgende Fox komt pas op de 15de plaats, de drie "exoten" zitten in de tweede helft van het klassement.

### Klassement:

1	Jerzy Makula	Polen	9897
2	Henry Bohling	Duitsland	9664
3	Krzysztof Brzakalik	Polen	9648
4	Sandor Katona	Hongarije	9639
5	Helmut Lindner	Duitsland	9582
6	Adam Michalowski	Polen	9552
7	Valentin Barabanov	Rusland	9521
8	Georgi Kaminski	Rusland	9452
9	Detlev Eilers	Duitsland	9424
10	Dietmar Poll	Oostenrijk	9417

en 46 andere deelnemers uit Duitsland, Hongarije, Italië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Rusland, Slovenië, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten en Zwitserland.

## Masters te Saint-Auban 1999

Toen Eric Napoléon me in april vroeg of ik misschien mee wilde doen met een nieuwe Masters, twijfelde ik geen moment en schreef me in. De eerste Masters, jaren geleden in St-Auban, was door Eric en Brian Spreckley georganiseerd, en was de beste wedstrijd die ik ooit gevlogen heb. Deze Masters zou in dezelfde ambiance moeten verlopen, de nadruk zou liggen op fun, fair play en bijleren. Omdat de piloten de laatste tijd veel klagen over de sfeer en veiligheid op de EK's en WK's, zouden er nieuwe proeven uitgedokterd worden. De POST was ons al bekend, maar de PAST en RUN zouden totaal nieuwe uitdagingen blijken, en uiteindelijk ook een betere vorm van wedstrijdvliegen. De be-

---

rekening van de punten bleek toch nog voor verbetering vatbaar, vooral omdat er slechts één klasse was, waarin zowel Pégase als Nimbus 4T vlogen. Het deelnemersveld was, zoals het in een masters moet zijn, 25 piloten, waaronder 7 wereldkampioenen en 10 nationale kampioenen.

We begonnen de eerste dag met mistral, en een klassieke proef. De dagen voor de wedstrijd had ik samen met Christophe Ruch, bijgenaamd Moustic, gevlogen, maar we hadden besloten enkel samen te vliegen als het weer moeilijk was. Die eerste dag kwamen we samen in de golf, en we zouden de hele wedstrijd erg goed samen vliegen. Ik was vroeger erg sceptisch over teamvliegen, omdat ik er nooit erg goede ervaringen mee gehad heb. Nu bleek het vrij goed te gaan omdat onze karakters goed overeenkwamen. Het startpunt was de 10 km cirkelboog rond een bepaald punt, en dit was al een erg goed idee. Je zag wel zwevers in de buurt, maar nooit kwam het tot pulkvliegen. Bij een klassieke proef moest je elk keerpunt maar tot op 3 km benaderen, hetgeen gevaarlijke manoeuvres voorkwam. We konden de 347 km samen in de golf afwerken, en kregen plaats 6 en 7. Karl Rabeder won met een gemiddelde van 112.

De tweede dag kregen we een PAST, hetgeen wil zeggen dat de organisatie een paar punten opgeeft en een radius van 30 km daar rond geeft. Je moet in elke cirkel ergens een keerpunt nemen. Dankzij de GPS kon de organisatie dan 's avonds de afstanden berekenen. 75 % van de punten waren voor de afstand, en 25% voor de snelheid. Er was een bonus voor de eerste piloot in de eerste sector, en voor de piloot die het langste been zou vliegen. Minimum vliegtijd was 3 uur, hetgeen betekent dat je na 3 uur je gemiddelde snelheid minstens moet kunnen houden, of moet binnenkomen. We konden voor de start golf vinden, en vlogen in de golf zover mogelijk naar het Westen

om het eerste punt te maken, Snel ging het dan door dezelfde golf van Rosans naar de Pic de Bure, waar het stijgen eerder zwak was. Tactiek is van het grootste belang in deze proef, en we gingen eerder laag op koers naar de Valgaudemar om daar op zijn minst in golf rechtdoor te kunnen vliegen, maar de wind was zwak in het Oosten, en we geraakten op de hellingen nog net over de cols om op thermiek in Briançon een punt te gaan nemen. Er bleek in de vallei maar één enkele bel te staan, aan de Tête du Peyron, en we konden na het keerpunt hier weer omhoog om zo over de "Voie royale" naar "les Combattants" te gaan. Hier was het tegen 200 langs de hellingen vliegen, een laatste keerpunt bij Barrème halen, en samen over de finish duikelen. We eindigden ex aequo op de eerste plaats.

Dag drie werd ons een POST gegeven, en het was erg belangrijk om het weer goed te interpreteren, en dit op het reliëf te zetten om de beste routes te kiezen. We kregen uit de lijst van keerpunten de vrije keuze, met een maximum van 5 keerpunten, en elk keerpunt mocht je maar één keer aanvliegen. Minimum vliegtijd was 3,5 uur. We planden ons eerste been erg goed naar Jausiers, waar we met 130 km/h aankwam, en zetten dan koers naar Briançon, waar het normaal erg goed is, en waar ook nu erg hoge cumuli stonden. Het weer was hier erg slecht, we verloren niet veel tijd, maar geraakten niet hoog. Eenmaal op de "Combattants" aangekomen, was het een race aan 200 km/h zolang er nog keerpunten overbleven. We eindigden 9de en 10de, en Rainer Tappeser won met 480 km aan 109 gemiddeld.

De volgende dag was een grote dag, met een PAST met slechts drie sectoren, waarvan eentje van 40 km rond Chamonix. We konden vrij vlot tot aan de Mont Blanc geraken, en vlogen langs zijn formidabele hellingen en gletsjers nog een stuk noord. De terugweg was erg technisch, omdat

---

we op een bepaald moment de vallei van Albertville over moesten. We deden dit op het beste moment, en vlogen zonder één spiraal het hele massief van les Bauges, la Chartreuse en de Vercors af. Tegen die tijd was de minimumtijd van 4 uur al lang voorbij, en we kortten onze sectoren af bij Luc en Diois en Digne. We haalden plaats 1 en 2 met 536 km aan een gemiddelde van 114.

De PAST beviel iedereen, en we kregen er een-tje naar het Zuiden, en vervolgens hoog het Noordoosten in. We maakten de benen naar het Zuiden en het Oosten vrij kort, en kregen hiervoor de rekening omdat het in het Noorden vrij slecht bleek te zijn, en omdat de minimumtijd 4 uur was, waardoor we langer in het slechte weer moesten vliegen. Aan het eerste keerpunt kreeg ik een erg goede bel die Moustic niet wilde nemen. Hij ging laag door om een keerpunt te nemen, en ik klom hoger. Ik vloog verder door, maar ondertussen knoopte Moustic met Roger Eyrier aan, en ik had de grootste moeite om weer in te halen. Toen ik ze eindelijk had, kon ik het hoogteverschil van 300 m niet tijdig goedmaken. Alain Trial won met 473 km aan 115 gemiddeld, en wij eindigden 2 en 4. De puntenberekening bleek niet erg realistisch te zijn wat betreft de handicapfactoren. Omdat de snelheden zo hoog lagen, hadden de renklassers en de LS-8en geen moeite om de open klassers bij te houden, en vooral Jean-Denis Barrois had er terecht moeite mee dat een LS-8 die 50 km minder en 20 km/h langzamer dan hij vloog, evenveel punten kreeg. Een oplossing was er echter niet buiten het scheiden van de klassen.

De laatste dag nam het weer kennelijk een adem-pauze, kennelijk... We kregen een RUN, hetgeen wil zeggen dat we een PAST kregen, maar met een welbepaalde vliegtijd. Na twee uur zou de vlucht stoppen, en je kon vervolgens rustig naar huis vliegen, en een bonus ophalen voor landing op het vliegveld. De bonus was 100 punten, omdat die avond

het eindfeest was. Het thuisvoordeel speelde mee, want ondanks het feit dat er op lage hoogte geen wind was, hadden wij zuidergolf gezien aan de Lure, en na een tijdje zat een select groepje op 3 500 m. We stoven met hoge snelheid naar de eerste cumuli aan St-André, en namen hier een keerpunt. "Les Combattants" werden voorzichtig geprobeerd, maar al spoedig zaten we tegen 220 per uur langs de toppen van de hellingen te jagen. Aan de Dormillouse namen we een keerpunt, stegen wat, en namen de oversteek naar Authon, om hier een keerpunt te nemen. Er was een front aan het binnenkomen, en langs de hellingen van la Bigue en de Cousson stoven we naar de Coupe. Hier namen we aan de zuidpunt een keerpunt, en weer ging het tegen warp-speed langs "les Combattants". Toen we de tweede maal aan de Dormillouse aankwamen, was het aan het gieten, dus snel een keerpunt en langs de helling het droge weer in. Aan die snelheden droogt een LS-6 erg snel weer op, maar aan Authon werden we weer nat. Er restten nog 11 minuten, en we stoven vrij laag naar de Cousson. Hier was onze vlucht gedaan, en we namen onze tijd om te stijgen en te verzamelen met wat andere piloten om een mooie formatiezoemer te maken. De snelheden lagen erg hoog die dag, snelste was Pristjavec met een ASH-25 aan 146 per uur over 290 km, en wij werden tweede en derde met 136 gemiddeld over 271 km.

Ik dacht dat het algemeen klassement onveranderd zou blijven, Moustic was eerste met 10 punten voorsprong, en ik had tijdens deze vlucht een paar km meer gemaakt om een ex aequo te proberen. Maar tegen die snelheden krijg je veel punten voor een km. Ik was naar huis aan het bellen om te vertellen dat ik mijn tweede plaats behouden had, maar moest even later terugbellen om te zeggen dat ik eerste geworden was. In de rangschikking per klasse ging het als volgt: Standaard: David Jansen, Australië; Rainer Tappeser, Duitsland; Jacques

---

Aboulin, Frankrijk. Renklasse: Paul Janssens, België (maar hoe langer hoe minder); Christophe Ruch, Frankrijk; Karl Rabeder, Oostenrijk. Open klasse: Jean-Denis Barrois, Frankrijk; Gerard Lherm, Frankrijk; Eric Napoléon, Frankrijk.

In het algemeen eindklassement was Moustic tweede met 10 punten verschil, gevolgd door Barrois, Lherm en Napoléon.

Iedereen was het er over eens dat de formule van de Masters een grote hit was, dat de doelstellingen fun, fair play en veiligheid waren gehaald, dat vriendschappen werden versterkt of gemaakt, en iedereen was in de wolken over de organisatie, het weer en de kwaliteit van het eten, dat we

iedere avond op vrij Bourgondische wijze op het terras verorberden. De PAST en RUN werden erg goed onthaald, maar er moet weer in klassen gevlogen worden om het handicap-probleem eerlijk op te lossen. Meer ideeën zijn op komst, reeds bij het afscheidsfeest werden goede ideeën besproken, en ik ben ervan overtuigd dat de Masters aan de bron van een nieuwe vorm van wedstrijdvliegen zal staan. De Masters worden volgend jaar weer in St-Auban georganiseerd, groot succes verzekerd. Er zal ook mogelijkheid bestaan de wedstrijd mee te vliegen in dubbel met een instructeur, maar hiervoor zal erg vroeg gereserveerd moeten worden.

Paul Janssens

---

## ACTIVITEITENKALENDER 2000

---

### Wedstrijden België

- 13.05-14.05 Kaiser-wedstrijd te Zwartberg - LV - Patrick Albert
- 27.05-04.06 Onder voorbehoud: Nationale Kampioenschappen Standaard-, 15m- en Open klasse te Saint-Hubert - GLUB
- 01.06-04.06 Handicap der Kempen te Weelde - KAC - Luc Van Camp
- 01(02).06 Victor Boin voor Open- en Renklasse, in combinatie met de Handicap der Kempen te Weelde
- 10.06-12.06 Kiewit Cup te Hasselt/Kiewit - ALB - Ken Evens
- 29.07-05.08 Benelux/Keiheuvel Wedstrijd te Keiheuvel/Balen - ACK - Rudy Jennen

### Wedstrijden buitenland

- 21.04-30.04 22ste Internationale zweefvlieg-wedstrijd te Hockenheim (D)
- 23.07-13.08 10de Europese Zweefvliegekampioenschappen te Lüsse - Berlijn (D)

### Activiteiten België

- 29.01 Symposium LVZC te Oostmalle

### Contactadressen

- Patrick Albert, A. Rodenbachlaan 42, 3600 Genk, tel. (089)30 60 94
- Luc Van Camp, Zittaart 26, 2275 Poederlee, tel. (014)21 43 10
- Ken Evens, Schoolbergenstraat 91, 3010 Kessel-Lo, tel. (016)25 68 35
- Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan, 2490 Balen, tel. (014)81 25 21

---

# SPORTCOMMISSIE 29.09.1999

---

1. Het verslag van de vergadering van 22.06.1999 wordt unaniem goedgekeurd.

## 2. Homologatie van zweefvliegprestaties

Dhr. Servais maakt een opmerking over de GPS. Een prestatie is alleen geldig als de lengte- en breedtegraad van de keerpunten overeenstemmen met de geografische namen. Indien de gegevens verschillen, hebben de geografische gegevens (lengte- en breedtegraad) voorrang. P. Pauwels herinnert eraan dat de Liga over een lijst gegevens beschikt die naar al de leden opgestuurd werd.

De homologatie-aanvraag van dhr. Dolfen voor een vlucht van 50 km op 1000 m wordt niet aanvaard, aangezien zijn vergunning niet meer geldig was op de dag van de vlucht. De homologatie-aanvraag van dhr. Dupont voor een vlucht van 300 km wordt niet aanvaard omdat het keerpunt in Bütgenbach niet in de correcte sector werd genomen.

Dhr. Pauwels stelt voor om op het KBAC-kantoor een softwarepakket te installeren dat het inlezen van de diskettes mogelijk maakt.

## 3. Homologatie van eventuele records

De recordaanvragen Zweefvliegen worden gecontroleerd en gehomologeerd.

## 4. Homologatie van wedstrijdresultaten

De Commissie heeft de volgende resultaten ontvangen: Kiewitcup; Handicap der Kempen/Victor Boin; 11de Benelux wedstrijd Keiheuvel; Belgisch Clubklasse Kampioenschap 1999.

## 5. Allerlei

Dhr. Servais meldt een klacht opgestuurd naar de KBAC door een modelvlieger, dhr. F. Lens. Deze betwist de selectie van niet-Belgen om België te vertegenwoordigen op een internationaal kampioenschap. Dhr. Servais herinnert eraan dat de FAI-Sportcode een federatie toelaat buitenlan-

ders in te schrijven die beschikken over een Belgische sportvergunning toegekend in overeenstemming met de FAI-reglementen.

Een andere klacht is naar de KBAC opgestuurd door dhr. Delvaux omdat hij gediskwalificeerd werd op de Belgische kampioenschappen zweefvliegen te Saint-Hubert. Uiteindelijk werd hij geklasseerd voor bepaalde proeven. Dhr. Stouffs merkt op dat een klacht onmiddellijk moet ingediend worden bij de organisator van een wedstrijd, wat dhr. Delvaux niet gedaan heeft. Hij herinnert er ook aan dat de piloten bij gemengde wedstrijden de proeven waaraan ze deel willen nemen, voor de wedstrijd moeten kiezen, en zich aan hun keuze moeten houden. Dhr. Servais bevestigt. Dhr. Penninckx voegt hier aan toe dat het inschrijvingsgeld ook een controlemiddel is.

Dhr. Servais herhaalt zijn beslissing om volgend jaar niet langer Voorzitter te blijven van de Sportcommissie. Maar tot nu toe is er nog geen kandidaat-opvolger. Hij stelt dus voor aan de Zweefvliegfederatie om dit te bespreken op de volgende vergadering. P. Pauwels laat weten dat er een vergadering voorzien is in oktober. Dhr. Servais voegt toe dat hij lid van de Commissie zal blijven en dat hij bereid is om de nodige hulp te verlenen aan zijn opvolger.

P. Pauwels vraagt dat een examen voor Sportcommissarissen georganiseerd wordt in maart-april. De Commissie gaat hiermee akkoord. Dhr. Servais heeft geen bezwaar tegen een decentralisatie van de examens. Het blijft echter mogelijk om individueel het examen te komen afleggen op de KBAC, op afspraak.

De nieuwe sportcode zweefvliegen wordt van kracht vanaf 1 oktober en zal binnenkort opgestuurd worden naar de sportcommissarissen.

Dhr. Stouffs trekt de aandacht van de Commissie op een probleem van instructeursopleiding op de CNVV. Hij heeft een stage gelopen in Saint-Hubert en heeft belangrijke lacunes vastgesteld: geen pedagogische opleiding, geen gestructureerde cursus, geen methode. Hij legt de nadruk op het gevaar voor het zweefvliegen om de opleiding van jongeren toe te vertrouwen aan onvoldoend gekwalificeerde instructeurs. Dhr. Servais dankt dhr. Stouffs voor zijn tussenkomst en bevestigt dat er een probleem bestaat. Hij laat weten dat dhr. M. Litt, examinerator te Saint-Hubert, door de Fédération francophone des clubs de vol à voile afgevaardigd werd om deel te nemen aan een stage te Saint-Auban. Zijn opmerkingen zullen geanalyseerd worden en een commissie zal procedures definiëren voor de opleiding van instructeurs. Dhr. Servais legt de basisprincipes uit van de Franse methode voor de opleiding van instructeurs.

## Homologatie van vergunningen en bevoegdverklaringen

### a. Theoretisch examen zweefvliegvergunning

BECKX Pieter	LEPRE Josue
BEYENS Filip	LOMMELEN Gert
BOSMANS Koen	MATHEUSSEN Jan
BRUYNDONCKX Jörg	MOESKOPS Jurgen
BRUYNINCKX Jan	NUYTENS Björn
COOMANS Jan	OOSTERS Maarten
DAEMEN Stijn	PEETERS Willem
ENGELLEN Steven	REIJNDERS Henri
GERNAEY Joris	SCHILLEBEEK Etienne
GEUDENS Kris	SEGRS Johan
GHYLLBERT Gerrit	VAN BUTSELE Eric
GRIGORIEFF Joeri	VAN DEN BORNE Luc
HUYSENTRUYT Kevin	VAN DEN EYNDE Filip
JANSSEN Koen	VAN EYKEN Bart
LAENEN Geert	VEDADI Keivan
LANNOO Frederik	VERVOORT Robert
LEPPENS Davy	VRANCKEN Guy

### b. Zweefvlieg vergunning

BECKERS Sofie	CLAES Bram
BECKX Pieter	DIRCKX Kurt
BOSMANS Koen	GERNAEY Joris
BRUYNDONCKX Jörg	GHYLLBERT Gerrit
BRUYNINCKX Jan	HAELTERMAN Robby

JANSSEN Koen  
LEPPENS Davy  
NUYTS Jörgen  
PEETERS Willem  
PUT Rudi  
REIJNDERS Henri

THIBAU Hugo  
VANAUTGAERDEN Mark  
VAN DEN EYNDE Stijn  
VAN EYKEN Bart  
VANLANDUYT Peter  
VERVOORT Robert

### c. Bevoegdverklaring passagier

BERX Tom  
BROEDERS Yvan  
COUCKHUYT Didier  
DIERICKX Johnny  
GERAEDS Benny  
JACOBS Alex  
KOGLER Klaus  
KOREMAN Filip

PAS Jan  
PEETERS Ignace  
THEUNISSEN Raf  
THIBAU Jan  
VANDENDRIESSCHE S.  
VANDERPUTTEN Koen  
VANDEWALLE Johan  
WAUMANS Jan

### d. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

DIERICKX Albert

VAN DONINCK Dirk

### FAI-prestaties

#### D brevet

##### a. Hoogtewinst 1000 m

BOSMANS Koen  
DEVISSCHER Thiery  
FEYAERTS Patrick  
HELIN Francis  
HERMANS Ronald  
HUYBRECKX Tim  
NEESKENS Bart  
SIMON Michel  
SMOLDERS Werner

THEUNISSEN Raf  
THIBAU Hugo  
THIBAU Jan  
VANDEWALLE Johan  
VAN EYKEN Bart  
VAN HERZEELE Geert  
VERHULST Emil  
VERVOORT Robert  
WILLEMS Jozef

##### b. Vrije afstand 50 km

DEVISSCHER Thiery  
FEYAERTS Patrick  
FRISCH Luc  
HAERINCK Luc  
HOIRELBEKE Bert

HUYBRECKX Tim  
JACQUEMIJN Hans  
LE BEER Guido  
THEUNISSEN Raf  
VERVOORT Robert

##### c. Duurvlicht 5 uur

APPELTANS Danny  
BECKERS Sofie  
BOSMANS Koen  
COOLS Tim  
HELIN Francis  
HERMANS Ronald

LE BEER Guido  
SMOLDERS Werner  
THIBAU Hugo  
VAN EYKEN Bart  
VERVOORT Robert  
WECKX Patrick

##### d. Bekomen het zilveren kenteken

FEYAERTS Patrick  
HAERINCK Luc  
HOIRELBEKE Bert  
HUYBRECKX Tim

LE BEER Guido  
THEUNISSEN Raf  
VERVOORT Robert

---

**E brevet**

Vrije afstand 300 km

BAEKEN Willy

HUYGEN Bart

**F brevet**

a. Doelvlucht 300 km

BAEKEN Willy

b. Vrije afstand 500 km

PAREDIS René

Open klasse - algemeen - snelheid over 300 km

heen-en-terug: 135,98 km/h

Eddy HUYBRECKX - 04.01.1999 - Tocumwal / Carrathool / Tocumwal (Australië)

Open klasse - algemeen - snelheid over 750 km

heen-en-terug: 125,18 km/h

Eric BONGAERTS - 06.01.1999 - Tocumwal / Yallock / Tocumwal (Australië)

**Homologatie records**

15 m klasse - algemeen - snelheid over 750 km driehoek:

93,06 km/h

Lary NATOWITZ - 31.07.1999 - EBTX / Mosbach / Lichtenau / EBTX

---

## MEDEDELINGEN EN SERVICE

---

**TE KOOP:** Kestrel 19m, glijgetal 1:44. Volledig met baro, valschermer, gesloten aanhangwagen, basisinstrumenten, radio, LX-100. Info Willy Govaerts, tel. (014)81 11 20.

**TE KOOP:** 1/2 aandeel aan Mistral-C, 1977, OO-ZJT, ca. 1200 uren en 500 starts, compleet geïnstrumenteerd, breukvrij en in zeer goede staat, met gekeurde gesloten aanhangwagen. Overnameprijs: 180 000 BEF. Thuisbasis: EBKT of EBTY. Inlichtingen tel. (056)42 41 73. E-mail: [Herman.Vanhoutte@pophost.cevi.be](mailto:Herman.Vanhoutte@pophost.cevi.be)

**TE KOOP:** Phoebus C 17 m, b.j. '68, 959 starts, 1 470 uur. 1/42 bij 90 km/h. Aanhangwagen met zeil, geen vario, goede staat. 180 000 BEF. Tel. (050)71 19 36.

**TE KOOP:** Ka8 b, bj. 63, aanhangwagen met dekzeil, radio, instrumenten; Blanik Let L-13, bj. 79, aanhangwagen, instrumenten; Ka4 Rhönlerche, aanhangwagen. Info: (050)27 81 21.

**TE KOOP:** Ka 6 E, standaard instrumentering, aanhangwagen met dekzeil, info: (056)75 86 85.

**TE KOOP:** KA 6 CR, OO-ZEE, 1963, ca. 2.200 uren, breukvrij, goede staat, basisinstrumenten en Westerboer E-vario, polyesterschaalzit, nieuwe

neushaak, K6E-trim, verlengde vleugelbeplanking, open aanhangwagen, trekstang en hulpwieltje voor grondtransport. Prijs: 100 000 BEF. Inlichtingen: (09)384 60 28 of (056)42 41 73.

**TE KOOP:** gesloten, gekeurde aanhangwagen voor 15 m toestel. Alle papieren in orde. Info Guido De Wilde, tel. (056)22 76 98.

**TE KOOP:** gesloten aanhangwagen merk Schultze, as en dissel AKSO voor 5 jaar vernieuwd. Hulpstukken voor LS-4, geschikt voor brede toestellen. Keuringsbewijs nog één jaar geldig. 49 000 BEF, tel. (03)281 28 08 of (03)411 24 72.

**TE KOOP:** Peschges VP3, 10 000 BEF, info (03)322 53 12 en (03)484 53 85.

**TE KOOP:** LS1-C OO-ZPA, werknummer 86, bouwjaar 1971, 2200 uren. Basisinstrumenten en Westerboer elektr. vario, radio Dittel 720 kanalen. Optie parachute (3 jaar oud) Pools model en OK baro. VB prijs: 350 000 BEF. Tel. (089)46 34 05 of (089)35 32 00. Basis EBZW.

**TE KOOP:** LS1-f OO-ZZI, ACK, 1 100 starts, 2 200 uren. '94 overhaul en nieuwe lak. Standaardinstrumenten + LX100 + 720 kan., gesloten aanhangwagen. 850 000 BEF of 21000 EUR. Tel. (014)81 31 73 M. Huybreckx, fax (014)82 04 23.

---