

# LIGABLAD

*Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw*



nummer

81

21 ste jaargang  
januari • februari • maart 2000

– kantoor van afgifte Gent X

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk  
Erkend door de Gemeenschapsminister  
van Cultuur  
BLOSO-erkenningsnummer o8.01



**21ste jaargang  
nummer 81  
januari - februari - maart 2000**

**Hoofredactie, redactieadres  
en verantwoordelijke uitgever:**

Stéphane Vander Veken  
Baarle-Frankrijkstraat 24,  
9830 St.-Martens-Latem  
tel./fax: (09) 282 41 53  
[fax: eerst even bellen]

**E-mail:**

s.vander.veken@mercator-hs.be

**Redactiemedewerker:**

Peter MULLAERT • tel.: (09) 221 31 57

**Aan dit nummer werkten mee:**

De Coninck E. - Pauwels P. -  
Roggeman D. - Sermeus K. - Servais J. -  
Verhulst E.

**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

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.  
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 mei 2000 op het redactieadres.

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

## Inhoud

Redactioneel	
Verslag Symposium LVZC .....	1
Nieuws vanuit het secretariaat .....	7
Charronnieuws .....	7
Medische commissie .....	10
26ste OSTIV-congres (vervolg) .....	10
Het hoekje van de boekenvreter .....	11
Zweefvliegtuignieuws .....	11
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (3) .....	12
Wedstrijdnieuws .....	14
Evenementenkalender .....	15
Sportcommissie .....	15
Mededelingen en service	

## Redactioneel

*Wel, wat denk je ervan, beste Liga-vriend? Is dit geen mooi geschenk voor 25 jaar Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs en 20 jaar Ligablad?*

*Plannen voor een modernere presentatie met 4-kleurenomslag lagen reeds een poosje klaar, maar gezien de subsidieperikelen was er wel even aarzeling om deze stap te zetten, die natuurlijk hogere kosten meebrengt. Doch er was geen ontkomen aan: om nieuwe adverteerders aan te trekken, was een meer professionele presentatie nodig. En zie hier het eerste resultaat. Ongetwijfeld zitten er hier en daar nog wat schoonheidsfoutjes, maar die zullen we pogen zo snel mogelijk weg te werken. Aarzel in elk geval niet om je mening kenbaar te maken.*

*De oplettende lezer zal ook gemerkt hebben dat de voorpaginafoto dezelfde is dan bij Ligablad 80! Die was namelijk te mooi om niet in kleur afgedrukt te worden. En met het nieuwe verticale formaat krijg je toch een totaal ander effect. Daarenboven onderstreept deze*

*keuze de continuïteit tussen het oude en het nieuwe Ligablad.*

*Mogen we van de gelegenheid gebruik maken om een oproep te richten tot de fotografen onder de Ligaleden? Er komt dit jaar uiteraard opnieuw een fotowedstrijd, maar kunnen jullie er ook even aan denken een paar verticale kiekjes te nemen? De kans op een reproductie als voorpaginafoto ligt dan hoger, want lang niet elke horizontale kadring valt aan te passen aan ons nieuwe formaat.*

*Dat er bij sommigen een zekere nostalgie zal ontstaan voor onze A5-versie is te verwachten, en enkele verzamelaars (waaronder uw nederige dienaar, eveneens bekend als boekenvreter) zullen de verandering betreuren omdat de mooie lijn van hun collectie nu gebroken wordt, maar kom, laten we niet achterom kijken. Het Ligablad is dood, lang leve het Ligablad!*

Stéphane

## Verslag symposium LVZC

### Voormiddagprogramma: vergadering instructeurs

**Gaston Peeters** begint de vergadering met een hulde aan de pas overleden Bill Scull, die een belangrijke rol speelde op het gebied van instructeursopleiding bij de BGA, maar ook bij het de Training and Safety Panel van de OSTIV.



De examinatoren op de vergadering voor instructeurs

Er volgen enkele opmerkingen i.v.m. administratie. Bij de examens voor instructeurs is het noodzakelijk dat een kandidaat wordt voorgedragen door een club. Daarvoor dient het passende formulier gebruikt te worden. Ook het invullen van de attestbriefjes door de instructeurs moet nog vollediger gebeuren: startwijzen, aantekeningen... Ook doktersattesten niet vergeten.

Er zijn nieuwe accident-incidentformulieren beschikbaar. Er is ook een handleiding gemaakt voor het gebruik van het valscherf. Wat de leskaart betreft, werd besloten nog een jaar te wachten om een aangepaste versie in te voeren.

Dan volgt de **Accident-incidentrapportering** door **Gaston Peeters**. De ongevalverslagen vinden jullie wegens plaatsgebrek in het volgende Ligablad.

Volgende besluiten worden uit deze rapporten getrokken:

- Terwijl ons doel ZERO ACCIDENT moet zijn, betreuren we toch twee dodelijke ongevallen. Statistisch zou er maar één dodelijk accident mogen zijn om de 4 jaar! Verschrikkelijk!
- Undeshoot was in 5 gevallen de oorzaak. Meer training en opvolging is de enige remedie hiertegen.
- Gebrek aan discipline is in 16 ongevallen duidelijk terug te vinden. Checklist en toestelcontrole worden te weinig toegepast.
- In een 10-tal voorvallen is gebrek aan kennis en "te hoog gegrepen" de oorzaak.
- In een 13-tal incidenten zou een betere clubcultuur en uitschakelen van relaxing de problemen kunnen voorkomen hebben.

Uit de twee volgende accidenten: "vertrek met staartwiel", "remvalscherf open bij

lierstart" en uit twee accidenten van voorbije jaren: "cockpit vliegt open bij start" 2 maal), en uit veel incidenten of ernstige incidenten (dus zonder schade) van dit jaar en vorige jaren kunnen we stellen dat:

- Als je vliegt blijf je vliegen. Een start te laat onderbreken en te laag loskoppelen brengt je in een onoplosbare situatie.
- Plan ahead. Denk eraan dat er steeds iets fout kan gaan.
- Hou steeds een tweede optie open.
- Daarvoor is discipline nodig. Zelfdiscipline en clubdiscipline. Deze worden "aangekweekt" door de clubcultuur.

Tijdens de vragenronde werd een recent incident i.v.m. een Tost-oprolinstallatie gemeld: bij de technische controle van het sleepvliegtuig werd vastgesteld dat het kapmechanisme, dat in geval van nood door de sleeppiloot gebruikt wordt om de kabel te droppen, ongewild de sleepkabel beschadigd had. Bij de eerstvolgende sleep had dit een kabelbreuk tot gevolg kunnen hebben. Dus regelmatig de kabel checken bij het uitrollen, en ook de enkele meters die binnen de romp blijven, checken!

### Luchtruimproblematiek 2000

**Luc Beerts** en **Luc Vandebecq** brengen een overzicht van de onderhandelingen in 1999. Dat was een positieve ervaring: zowel het Bestuur der Luchtvaart, Belgocontrol als de militairen erkennen ons voortaan zonder problemen als gesprekspartner, wij worden uitgenodigd op alle vergaderingen waar problemen besproken worden die ons aangevangen. Er wordt wel degelijk met onze inbreng rekening gehouden: voor de onmisbare uitbreidingen van gecontroleerde gebieden konden wij telkens de schade beperken.

Waarom werd er niet veel gedaan om de situatie tijdens de week aan te pakken? Beneden 4 500 ft heeft men een mozaïek van gebieden die onder lokale controle staan. Dat



Luc Beerts en Luc Vandebecq in actie

globaal aanpakken is onmogelijk. In de praktijk betekent dit dat overlandvliegen in de week tweezijdig radiocontact en een transponder vereist om bepaalde van die gebieden te kunnen gebruiken, evenals het gebied boven 4 500 ft. Er kunnen wel lokale afspraken gemaakt worden met de plaatselijke militaire controle instanties.

Een probleem is dat de verspreiding van de informatie door het BDL niet gericht is op de VFR-vliegers. Er is nauwelijks een luchtvaartkaart die up to date is. Daarenboven is die kaart beperkt tot 4 500 ft, wat voor ons, als de LFA Golf actief is, zeker onvoldoende is. De huidige kaart wordt onder de prijs verkocht, dank zij sponsoring van het leger. Een aparte kaart produceren voor ons alleen zou veel te duur uitkomen, gezien de zeer beperkte oplage. Wij zullen dus zelf een vademecum produceren, met instructies voor het updaten van bestaande kaarten. De productie van een VFR-gids wordt door het BDL al jaren overwogen, nu lijkt er schot in de zaak te komen. Misschien volgend jaar?

Voor de LFA Golf hebben we een grotere vrijheid gekregen, maar wel ten koste van een grotere complexiteit. Bepaalde gebieden worden slechts op aanvraag actief. We moeten dus telkens weten welke gebieden actief zijn. Sedert het voorbije seizoen is er een systeem in voege waarbij de clubs automatisch verwittigd worden door de Liga welke LFA-zones actief zijn. Een groot werk voor een paar mensen, en we proberen nu ervoor te zorgen dat op het FIC een antwoordapparaat geplaatst wordt waarop iedereen zou kunnen navraag doen welke gebieden actief zijn. Ook een fax-polling systeem wordt overwogen, en zelfs een soort ATIS (voortdurend herhaald radiobERICHT). Daarvoor moet er wel een radiofrequentie vrijgemaakt worden.

Voor de toekomst moeten we er ons wel aan verwachten dat hier en daar stukjes luchtruim voor ons ontoegankelijk zullen worden, gezien de toename van het luchtverkeer. Gelukkig hebben we hier onrechtstreekse hulp van de militairen.

Wij hebben een gebrek, niet zozeer aan discipline dan wel aan kennis van onze mensen: reglementering is een materie die sterk evolueert en complexer wordt. Daar moeten de instructeurs een actievare rol gaan spelen om de kennis van de overlandvliegers lopend te polsen. Ook tijdens de lesvluchten de mensen op de reglementaire aspecten wijzen. Dit betekent dat de instructeurs zelf ook hun kennis op peil moeten houden. Zie de AIP die op elk vliegveld verplicht aanwezig is. De reglementencursus van DAC zal op hun Internetsite geplaatst worden.

Downloaden, bestuderen en eventueel commentaar bezorgen is welkom. Ook de NOTAMS moeten bijgehouden worden. Een digest op de dagelijkse briefing bekendmaken.

Een woordje over hoogtemeterinstellingen. Eerste probleem: onze hoogtemeters zijn in meter, de reglementering is in voet. Er zijn drie niveau's waar we reglementair onze hoogtemeters zouden moeten aanpassen: van de grond tot 3 000 ft mag men QFE of QNH instellen, tussen 3 000 en 4 500 ft moet men buiten gecontroleerde gebieden eigenlijk regionale QNH gebruiken, en boven 4 500 ft (transition altitude) moeten we op 1013,2 hPa vliegen (Flight Levels). Hier kunnen wel grote afwijkingen komen. Als de luchtdruk hoger is, zal de afwijking voor ons zorgen voor een veilige separatie, bij lagere luchtdruk zouden wij echter te hoog vliegen, met conflicten als gevolg. Daarom werd er via de clubs een omzettingstabel verspreid om hoogtes QNH in meter om te zetten in FL, afhankelijk van de luchtdruk.

Dan worden de verschillende situaties bij activering van de LFA Golf even voorgesteld. Deze informatie zal weldra als vademecum aan iedereen uitgedeeld worden. Opgelet, er zijn geen bufferzones meer ingebouwd.

## Toelichting enquête "type-vereisten"

**Franz Van Autreve** presenteert de resultaten van zijn rondvraag omtrent toesteltypen en gebruiksnormen in de verschillende clubs. Welk systeem er ook gebruikt wordt, de instructeur heeft in alle clubs steeds het laatste woord wat betreft het lossen op een toestel. Wat de opleiding betreft zijn er moeilijk vaste regels op te stellen, toch is er een vrij grote eenvormigheid qua eindresultaat. Er zijn 273 toestellen in de Liga, waarvan 102 in clubverband en 161 in privébezit. Daarvan zijn er 67 tweezitters, waarvan 70 % in clubbezit. Van de eenzitters zijn er slechts 27 % in clubgebruik, 73 % zijn privé.

Voor het lossen op conventionele basisweezitter zijn de normen meestal > 20 sleepstarts of > 30 lierstarts, afhankelijk van factoren als ervaring modelvliegen, leeftijd, regelmatig vliegen enz.; normaal kan men solo binnen de 12 maanden, bij stages zelfs binnen de twee weken. Op basis-GVK-tweezitter wordt gelost bij > 60 uur solo en > 50 starts. Prestatietweezitters: > 100 uur solo. Voor conventionele basiséenzitters rekent men voor Ka-8 in oefen- en clubgebruik op minimum twee goede solovluchten op het toestel, voor andere conventionele toestellen is dit > 10 goede solovluchten en > 15 uur. Voor GVK wenst men > 30 uur solo op conventionele toestellen. Voor clubgebruik kunnen de vereisten variëren tussen 100 à 200 starts en 50 à 100 uur.

## Voordracht door Derek Piggott

*Derek Piggott is één van de beroemdste zweefvlieg-instructeurs en heeft talloze motor- en zweefvliegtuigtypen gevlogen, eerst als RAF-piloot, later als hoofd-instructeur en bezieler van het zweefvliegcentrum Lasham. Het recentste type in zijn vliegboek is een getrouwe nabouw van de Colditz Cock, de zwever die tijdens WOII door Britse krijgsgevangenen als ontsnappingsmiddel werd gebouwd in de zolders van het kasteel van Colditz. Het origineel heeft jammer genoeg nooit gevlogen.*

Het stokpaardje van Derek is het probleem van het **gevoel van verminderde zwaartekracht** en zijn gevolgen. Dit is gegroeid uit de analyse van een aantal ongevallen waarbij een zweefvliegtuig na een overtrek recht de grond indook. Om dat effect te bekomen, is het nodig om de stick sterk te drukken. Wat er gebeurt, is dat de vlieger, wanneer hij brutaal bijprijkt om het overtrekken te beëindigen, aan een verminderd gevoel van zwaartekracht onderworpen wordt, dat hij verwacht met het gelijkaardige gevoel dat men heeft bij een goed ontwikkelde stall. Dit leidt hem tot nog meer bijprikken omdat hij denkt nog steeds overtrokken te zijn, hetgeen het effect alleen maar versterkt. In extreme gevallen gaat het toestel zo in duikvlucht over.



Een aandachtig instructeurspubliek

Voor jonge leerlingen die snel leren, krijgen vaak niet genoeg ervaring met de stall om het onderscheid te ervaren. Wij moeten dus bewust het onderscheid onderwijzen. We moeten de leerling doen begrijpen dat het akelige gevoel in de buik dat gepaard gaat met verminderde zwaartekracht niets te maken heeft met het overtrekken. Als een leerling zegt dat hij niet houdt van overtrek oefeningen, bedoelt hij meestal dat hij niet houdt van dat gevoel. Dat kan een aanwijzing zijn dat hij gevoelig is voor lage G. Soms gaat het zo ver dat hij bij een lage-G-gevoel brutaal de stick omklemt en naar voren drukt. Dat kan bijzonder gevaarlijk zijn, zeker als het gebeurt tijdens een turbulent circuit, dus op lage hoogte.

Als wij van een leerling vermoeden dat hij dit probleem vertoont, loont het de moeite een aantekening te maken in zijn logboek en de hoofd-instructeur te verwittigen. Intensieve training met een beperkt aantal ervaren instructeurs kan hier uitkomst bie-

den. Derek heeft hier een brochure over geschreven. Bij de eerste uitgave in de jaren '70 had hij reeds 18 ongevallen opgetekend. Bij het overgaan naar toestellen met een gevoelig hoogteroer, krijgt men bij de landing vaak PIO's (Pilot Induced Oscillations) waar dit probleem een factor kan zijn.

Waarom gaan we drukken als we een lage-G-gevoel krijgen? Misschien omdat we de link leggen met een gevoel van voorover vallen, waarbij de instinctmatige reactie is: armen naar voren! Bij het motorvliegen lijkt het probleem minder voor te komen, misschien omdat daar minder de nadruk gelegd wordt op overtrektraining. Daarenboven liggen de krachten op de knuppel bij motorvliegtuigen veel hoger.

Nare gevoelens zijn veel sterker tijdens de eerste vluchten, omdat we nog niet geleerd hebben ze te interpreteren. Ook turbulentie zal ze versterken. Het is belangrijk dat de leerlingen duidelijk maken dat die gevoelens zullen verdwijnen na enkele vluchten. Het is dan ook beter een beetje te wachten voor men ze overtrek oefeningen laat maken. Het is ook beter ze geen voorafgaande briefing te geven, maar hen in vlucht voorzichtig, zacht te demonstreren wat de stall is, aanvankelijk zonder over de symptomen te spreken. Die kan men hen daarna aan de grond uitleggen. Zo leren ze ook de stall niet overdreven te vrezen.

Een tweede punt in de uiteenzetting van Derek is het **overschakelen op een nieuw zweefvliegtuigtype**. Het belangrijkste onderscheid komt wellicht wanneer men overgaat van een trainingstoestel met zwaartepunt voor het hoofd wiel naar een prestatietoestel met zwaartepunt achter het hoofd wiel. Daarbij is het van belang dat de vliegers correct afronden en afvangen. Het is niet voldoende gewoon af te ronden en het toestel op zijn eentje te laten doorzakken. Een slordige landingstechniek is onaanvaardbaar, alleen als er correct afgevangen wordt zal men geen risico lopen op opbotsen of erger: bij het opbotsen instinctmatige de stick naar voor duwen. Deze reflex moet afgeleerd worden tijdens de training. Er moeten dus "ballooning"-oefeningen ingelast worden om te leren de bewegingen van het toestel aan te voelen en juiste reflexen aan te kweken.

Bij een nieuw type kent men de juiste attitude voor de landing niet, maar indien men volledig afvangt, zal de attitude automatisch correct zijn. Er zijn wel een paar zweefvliegtuigen waar het onderstel slecht ontworpen is en men dan een overdreven "staart-eerst" landing bekommt. Maar dat zijn uitzonderingen.

Bij het overstappen op een nieuw type zijn er ook een aantal evidente punten. Kies je dag zorgvuldig uit: geen windloze dag, maar

# NOODVALSCHERMEN

- **REPACK - PLOOIEN  
ONDERHOUD  
HERSTELLINGEN**
- **JAARLIJKSE INSPECTIE**
- **VERKOOP OP MAAT**

Tel : 056/50 63 90

Fax : 056/ 50 43 59

Email : jera@skynet.be

## RONNY VERVAET

Maalstraat 16, 8560 Moorsele



Member of the  
Parachute Industry Association

een dag met een redelijk constante wind vloedende in de piste. Een vliegtuigsleep is beter dan een lierstart, ten minste als je daarmee ervaring hebt. Doe navraag over het vlieggedrag, het overtrekgedrag, de slipeigenschappen van het toestel, effectiviteit van de remmen en krachten op de hendel. Sommige remkleppen (Ka-7) kunnen zo sterk naar buiten gezogen worden bij hogere snelheid, dat het voor een minder sterke piloot onmogelijk wordt ze te sluiten.

Als je voor de aankoop van een toestel een testvlucht wil maken op een vreemd vliegveld, maak eerst een dubbeltje om het veld vanuit de lucht te leren kennen. Als men als instructeur iemand overleest, is het best hem minstens twee achtereenvolgende vluchten te laten uitvoeren. Dat geeft hem een betere kennis van het toestel terwijl hij onder toezicht staat. Bij overstap op een prestatietoestel mag men zich niet laten verleiden om in het circuit de veiligheidsmarges te verkleinen. De remkleppen zijn daar om gebruikt te worden. Probeer steeds in het laatste deel van de eindaanvlucht halve remkleppen te gebruiken.

In het *vragenkwartiertje* wordt dan voornamelijk de circuitplanning besproken. In Engeland is de BGA afgestapt van het recht-hoekige patroon en voorziet het afknotten van de bocht tussen rugwindbeen en base, omdat men zo het landingsveld beter in de gaten houdt. Dat de eigenlijke base daarbij korter uitvalt mag geen probleem zijn. Een ander voorgelegd probleem is dat van ondershootongevallen. Deze zijn steeds het gevolg van een slechte planning. Maar proefondervindelijk zijn overshootsituaties vaker voorkomend. Het antwoord ligt in een betere training van te hoge en te lage circuits in de trainingsfase. Anders zal de leerling pas in de solofase geconfronteerd worden met



Ook de technische controleurs hielden een vergadering

een abnormale situatie waarvan hij niet eens vermoedde dat ze mogelijk was. Zo leert men de leerling beslissingen nemen.

### Namiddagprogramma

Voorzitter *Jan Speetjens* opent het namiddagprogramma met de verwelcoming van enkele gasten en de herdenking van de in het voorbije jaar overleden ligaleden.

### Verslag over het 1ste WK voor Junioren

*Francis van Haaff* organiseerde in 1999 te Terlet, Nederland, het eerste Wereldkampioenschap zweefvliegen voor Junioren. Hij komt hier dit evenement toelichten, waaraan ondanks de nabijheid geen enkele jonge Belg deelnam.

Na een test te Cambrai in 1990 werden er om de twee jaar Europese Juniorenkampioenschappen gehouden. Gezien er geregeld niet-Europeanen aan deelnamen, had de IGC besloten er voortaan een "Wereld" statuut aan te geven. De eerste uitgave deed dan ook haar naam eer aan met de deelname van jonge vliegers uit de VS, Australië, Nieuw-Zeeland en Zuid-Afrika. Francis van Haaff, die zelf deelnam aan de



Francis van Haaff

EK '93 te La Roche sur Yon en '95 te Müsbach, breekt een lans in het voordeel van jonge vliegers: te vaak nog worden ze in hun clubs nodeloos afgeremd in hun drang naar prestaties. Zo raken ze ontmoedigd en verkiezen een andere sport. Mits gepaste begeleiding kan het ook anders, zonder aan veiligheid in te boeten, zoals deze kampioenschappen bewijzen: 70 piloten uit 20 landen vlogen een wedstrijd zonder incidenten ondanks het vaak moeilijke weer.

Veiligheid op wedstrijden is inderdaad een probleem geworden. Om die te waarborgen werd in Terlet een strakke organisatie op touw gezet, opgebouwd rond drie maatregelen: de oprichting van een veiligheidspaneel bestaande uit een piloot, een steward en een lid van de organisatie; de invoering van een multiple-startsysteem om groepsvliegen tegen te gaan; het gebruik van de POST-task (slechts op één dag, omwille van de onbetrouwbare weersituatie).

De wedstrijd werd o.m. gesponsord door de LuM die twee professionele meteomannen ter beschikking stelde. Sponsoring was vanaf

de beginfase voor de organisatie een probleem: zou men een professionele PR-man aanwerven om op grote schaal naar sponsors te zoeken? Uiteindelijk werd besloten tot een low-budget aanpak. Er kwamen wel 4 TV-uitzendingen, en met ± 20 000 NLG kon men dan toch loggers huren en zelfs een deel van de reis van de Litouwse deelnemer betalen. De KLM bood tickets voor de VS-ploeg.

Er waren 7 sleepvliegtuigen ingezet. Slechts 4 dames meldden zich aan. Het grootste probleem voor vele jonge vliegers was het bekomen van een passend zweefvliegtuig tegen aanvaardbare voorwaarden. Gelukkig waren er hier en daar ook eigenaars die een splinternieuw toestel gratis ter beschikking stelden, maar voor een Junior is het charteren van een recente zwever vaak te duur. Ook hier kan een club helpen, door niet te aarzelen het toptoestel aan een Junior toe te vertrouwen.

## Luchtruimproblematiek 2000

Luc Beerts en Luc Vandebecq brengen een herhaling van het overzicht van de luchtruimsituatie, ditmaal voor de voltallige vergadering.

## Uitreiking van de FAI-brevetten en KBAC-bevoegdheidsattesten

Traditiegetrouw een hoogtepunt van het namiddagprogramma, aangezien alle zweefvliegers, ook minder ervaren, hier aan bod komen. En het zijn niet noodzakelijk de hoogste prestaties die bij het publiek op de meeste bijval mogen rekenen: sommige zweefvliegers hebben duidelijk hun fan-club meegebracht!

## Veiligheid en overlandvliegen

*Derek Piggott* overloopt de vereisten en technieken voor een veilige overlandvlucht. Eerst en vooral spreekt het vanzelf dat men eerst in staat moet zijn om moeiteloos boven te blijven. Gerelaxeerd vliegen is nodig alvorens men veel aandacht kan besteden aan navigatie e.d. Men moet dus een heleboel lokale vluchten volbracht hebben, misschien zelfs de 5 uur.

Alvorens de instructeur een leerling overland laat, moet hij toch eens met hem vliegen. Hij moet letten op een goede look-out, want het verkeer komt meer onverwachts dan rond het vliegveld. Goede doellandingen zijn een conditio sine qua non. Denk eraan dat voor een doellandingscheck enkel de eerste vlucht een goede test is, want bij de tweede heeft de leerling reeds ervaring op-



*Derek Piggott maakt het aanschouwelijk*

gedaan met de windcondities. Laat het gebruik van de remkleppen oefenen. Hierbij zijn er twee fases: eerst leert men landen met halve kleppen in eindaanvlucht, zonder te spelen met de klepstand, daarna moet men leren spelen met klep/stickvarianties om tot een betere precisie te komen.

Ook het slippen kan nuttig zijn, zeker als je reeds met volle kleppen aan het binnenkomen bent. Opgelet! Het is wel moeilijk om vanuit de slip te stalen, maar wat bij het beëindigen van de slip? Daar moet de snelheid kloppen. Het is zeker beter niet dicht bij de grond te slippen, maar wel bij het begin van de final. Bij buitenlandingen zijn er vaak overshootproblemen, omdat men te lang wacht om de kleppen vol te openen. Daarom is het goed tijdens de opleiding de leerling de raad te geven om onmiddellijk na de laatste bocht, in het begin van de final, eerst de remkleppen volledig te openen, soms een paar seconden, en ze te verminderen als men denkt in een ondershootsituatie te komen.

Je moet een goede landbouwer zijn: weten wat er in een bepaalde periode op de velden staat, hoe hoog de gewassen zijn. Bij een buitenlanding kan het ook nuttig zijn om met de eigenaar oordeelkundig te spreken over de eventuele gewasschade. Wees steeds beleefd! Praktische training van de veldkeuze gebeurt best met een motorzwever: kies een veld vanop 400 m, daal dan tot de minimum wettelijke hoogte en evalueer kritisch je keuze.

Train op kaartlezen. Cirkel, ga een beetje verder, cirkel opnieuw, doe een beetje aan kompaslezen... Hou rekening met de zijwind, laat je niet teveel van je grondkoers wegblazen. Kijk altijd eerst naar je kaart, zoek dan de kaartdetails op de grond. Maak nu en dan een positieaantekening op je kaart, met het tijdstip, zo kan je bij desoriëntering gemakkelijker terugvinden waar je bent. Kijk ook af en toe eens terug naar achteren, zo kan je gemakkelijker koersafwijkingen vaststellen. Als er duidelijke lijnen

zijn in het landschap, gebruik die als opvanglijnen.

Hoe gebeuren buitenlandingsongevallen? Vaak zijn zij het gevolg van een te late veldkeuze. De mogelijkheden zijn dan te beperkt. Dit is ook een gevaar van lange final glides op wedstrijden. Denk er ook aan dat uitdrogingsverschijnselen het beslissingsvermogen en de reacties aantasten. Als je op 400 m hoogte geen buitenlandingsveld in zicht hebt, maak een 360° bocht: dan heb je een beter zicht op de ganse streek. Je ziet ook altijd beter schuin dan recht onder het toestel. Dit is zeker waar voor de helling van het gekozen veld. Feitelijk moet je hier het veld van twee kanten gaan bekijken om een duidelijk beeld te vormen van de helling ervan. Is de helling zichtbaar, dan land je steeds helling opwaarts. Als het vlak lijkt, kan het toch nog een probleem worden! Helling opwaarts landen betekent steeds: snelheid! Des te meer daar je in de daalwind van de helling kan zitten, met soms hevige turbulentie.

Als je moet landen in hoog gewas, betekent dat steeds dat je veldkeuze verkeerd was. Maak dus steeds een keuze zolang je nog keus hebt! Beslis dan pas te landen, zeg het luidop en open de remkleppen!

Vele spin-ins (tolvlucht tot aan de grond) zijn het gevolg van een gebrekkige circuitplanning. Dan ben je in een onmogelijke positie om te landen en ga je domme dingen doen. Ben je te hoog, vlieg dan weg van het veld tot je in een goede positie bent. Verlies daarbij je veld niet uit het oog! Je moet vroeg genoeg inzien dat er problemen komen, terwijl je nog tijd hebt voor een correctie. Als het kan, oefen dan op je thuisveld met het maken van S-bochten in final. Als er op je thuisveld een opgelegde kant is voor het circuit, probeer dan niet per se tijdens een buitenlanding dezelfde kant te nemen, terwijl je anders zit. Oefen daarom linkshandige en rechtshandige circuits. "Nice and square" is trouwens voor een circuit minder belangrijk dan "veilig en zoals gepland".

Tijdens de opleiding moet de instructeur niet steeds zeggen wat de leerling moet doen. Stel hem liever vragen: "Wat denk je van de hoogte? - Te Hoog? - Wat doe je dan? - Doen!" Zo leer je de mensen hun eigen beslissingen op tijd te nemen en kweek je goede attitudes. Een goed hulpmiddel is het overlandbriefingformulier, als reminder zowel voor de leerling als voor de instructeur. Op de rug ervan kan men de buitenlandingsraadgevingen afdrukken.

## Uitreiking Charronbekers 1999

*Eddy De Coninck* geeft eerst toelichtingen bij de wijzigingen en vernieuwingen voor het jaar 2000, zoals goedgekeurd op de verga-



Mister Charron, Eddy De Coninck

dering van de Charronverantwoordelijken van de clubs op 10/12/99. Vervolgens geeft hij een digest van de terugblik op het seizoen 1999 dat door Dirk Roggeman werd opgesteld. Deze beide verslagen vinden jullie elders in dit blad.

Dan wordt er overgegaan tot de uitreiking van de bekens. Voor de volledige resultaten, zie vorig Ligablad.

#### Clubklasse

- 1 Theo Stockmans
- 2 Thomas Van Erck
- 3 Bart Huygen
- 4 Willy Baeken
- 5 Nico Beyls

#### Standaardklasse

- 1 Walter Geenen
- 2 Luc Van Camp
- 3 Paul Van Den Borne
- 4 Ferdinand Geuens
- 5 Patrick Theunis

#### Open/renklasse

- 1 Ad Kennes
- 2 Herman Peeraer
- 3 Vital Timmerman

- 4 Jan Bart Van Erck
- 5 Michel Bleukens

#### Twééletterklasse

- 1 Jef Szeker
- 2 Patrick Govers
- 3 Franz Van Autreue
- 4 Etienne Boyen
- 5 Luc Kinet

#### Motorklasse

- 1 Bert Schmelzer
- 2 Bert De Wijs
- 3 Johan Luyckx
- 4 Paul Van Dingenen
- 5 E. Bongaerts

**Grootste afstand vanuit België**, met handicap: Walter Geenen

#### Fotowedstrijd 1999

**Ivo Lens** gaat dan over tot de uitreiking van de prijzen voor de fotowedstrijd 1999.

- 1 Bert Schmelzer
- 2 Stijn Jansen en Ann Geysen
- 3 Wim en Jan Hannes

#### Slotwoord door de voorzitter

**Jan Speetjens** opent zijn toespraak met een vingerwijzing naar de politieke beslissingen waarvan heel wat Vlaamse sportfederaties, waaronder de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, weldra de zware gevolgen zullen moeten dragen: ondanks alle inspanningen zal het zweefvliegen, althans voorlopig, niet langer erkend worden door de Vlaamse instanties verantwoordelijk voor het sportbeleid. Het eerste resultaat van deze politiek is voor ons het subsidieverlies.

Dit zal onze organisatie niet verzwakken: het

was dit jaar duidelijk dat alle clubs en leden bereid zijn extra eigen middelen in te zetten voor een goed functionerende Liga. Ook een vijftiental jaar geleden, toen de materiaalsubsidies wegvielen, hebben alle clubs daar een mouw weten aan te passen. Het verlies van deze laatste veldslag mag onze toekomst dus niet in het gedrang brengen.

Niet alleen de clubs appreciëren het werk van de Liga, ook andere luchtvaartorganisaties vertonen interesse. Zeer constructieve contacten werden gelegd met de leden van de VZA. Ook wensen de Luchtkadetten aan te sluiten bij de Belgische Zweefvliegfederatie. Via de BZF is het dus mogelijk weldra alle Belgische zweefvliegers onder één dak te krijgen, met éénvormige procedures. De BZF is in staat om volgens ISO 9000 standaards te werken.



Jan Speetjens bij het slotwoord

Wij zeggen niet alleen dat we iets kunnen, we bewijzen ook dat we het goed doen door onze werking te beheersen en te controleren. Als grootste en best gestructureerde vliegsportorganisatie van het land is het

# DG-1000

de laatste ontwikkeling op 2-zitter gebied

18 m spanwijdte, perfect voor opleiding  
de beste zit voor de instructeur

20 m spanwijdte, de topper in de 20-meter klasse

Benelux importeur van DG:

## AVI BENELUX

Bert de Wijs

Industrieweg 3  
5111 ND Baarle-Nassau  
tel. 013-507.9601  
fax 013-507.8787  
email: avi@baarle.org



onze taak als Liga om het voortouw te nemen. Een mooi voorbeeld is het initiatief van de vliegveiligheidsdagen naar aanleiding van de accidenten die we gekend hebben. Veiligheid is de taak van iedereen. Dubbele controle mag geen luxe zijn.

Het succes dat Luc Beerts en Luc Vandebecq geboekt hebben op het gebied van het luchtruim - met onze dank - wordt jammer genoeg overschaduwed door het sluiten van verschillende vliegvelden: Wevelgem, Beernem, Oud-Turnhout. In het verleden hebben we bewezen dat wat verloren was, kan teruggewonnen worden door volharding, dossierkennis en overleg. Laten we dus wat die vliegvelden betreft de moed niet opgeven.

Wat de werking van de Liga betreft, is het noodzakelijk permanente contacten te houden met Vlaamse, nationale en internationale organisaties. De aanwezigheid van de Liga is een noodzaak, niet alleen om geïnfomeerd te blijven, maar ook om ons standpunt toe te lichten. Denken we hierbij aan organisaties als de European Gliding Union, het International Gliding Committee, de Organisation Scientifique et Technique Internationale de Vol à voile. In al deze organisaties is Michel Aerts vele jaren actief geweest. Maar verjonging dringt zich op.

Daarom wordt er een beroep gedaan op jong talent om zich in een van deze materies te bekwalen en ze met kennis van zaken op te volgen. Indien we erin slagen dat

werk te verdelen, zal de tijd die ieder er moet aan besteden, beperkt zijn.

Hoe ziet de toekomst van het zweefvliegen er uit? De vele luchtruimbepalingen en bijkomende reglementeringen stemmen ons pessimistisch. Technische ontwikkelingen op het gebied van transponders en loggers bieden echter nieuwe perspectieven. Aanpassingen zullen nodig zijn, maar veel blijft mogelijk. Laten we hopen dat 2000 nog beter mag worden dan 1999, met vele veilige en mooie vluchten.

Dit slotwoord wordt gevolgd door de traditionele afscheidsdrink.

*Alle foto's van het symposium zijn van Wil Janssens of Stéphane Vander Veken*



Winnaars Charronbeker clubklasse



Winnaars Charronbeker standaardklasse



Winnaars Charronbeker open/renklasse



Winnaars Charronbeker tweezitterklasse



Winnaar Charronbeker motorklasse



Winnaar Charronbeker langste vlucht



Winnaars fotowedstrijd

# Nieuws vanuit het secretariaat

## 1. Individuele bijdrage 2000:

De Raad van Beheer heeft op 15 december '99 beslist om de individuele bijdrage voor 2000 te verhogen. Dit is een voorzorgsmaatregel omwille van wijzigende reglementering inzake erkenning en subsidiëring van de sportfederaties. Ofschoon het nieuwe decreet reeds op 13-04-1999 werd goedgekeurd, zijn de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten thans (15 februari) nog niet gekend. Bovendien moeten wij nog afwachten of onze sport nog financieel zal worden ondersteund. De kans is zeer groot dat, na 25 jaar werking, onze vereniging vanaf 01-01-2000 geen toelagen meer zal krijgen. In afwachting van de definitieve berichten, heeft de Raad van Beheer besloten om dit jaar de werking sowieso verder te zetten en het (mogelijke) verlies van de toelage voor de werkingskosten te compenseren met een aanpassing van de individuele bijdrage. De BLOSO-toelage voor de collectieve verzekering van 1999 werd hier eveneens mee in verrekend. Voor de goede orde vindt u hierna de samenstelling van de bijdrage:

	- 65 jaar	+ 65 jaar
Premie collect.		
sportverzekering	1 335	737
Bijdrage werking *	2 383	2 383
Totaal	3 718	3 120
Toelage BLOSO-verzekering 1999	- 218	- 120
<b>BIJDRAGE 2000</b>	<b>3 500</b>	<b>3 000</b>

\* De "Bijdrage werking" omvat o.a. vergunningen-/brevetadministratie en homologatie, deelname aan examens, lidmaatschap KBAC, bijdrage EGU, E.A., OSTIV en FAI, werking van het Dagelijks Bestuur, Raad van Beheer, de diverse commissies, technische controle, het ter beschikking stellen van technisch materiaal,

gebruik van het documentatiecentrum, abonnement Ligablad, werking van het landelijk secretariaat, enz.

Voor nieuwe leden die toetreden na 1 augustus, wordt er een vermindering van 1 000,- BEF toegestaan. Het Dagelijks Bestuur volgt de situatie uiteraard nauwlettend op, en van zodra er meer informatie beschikbaar is, zal de Raad van Beheer de planning verder uitwerken voor de komende jaren.

## 2. Wijziging FAI-Sportcode

Per 1 januari 2000 zijn er 3 correcties van kracht geworden aan de General Section. Details werden verstuurd naar alle sportcommissarissen. Wie over een internet-aansluiting beschikt, kan ook steeds de website van de FAI raadplegen: [www.fai.org](http://www.fai.org)

## 3. Vliegveiligheidsdagen

In januari kwamen A.C.B. en A.C.K. aan bod en in februari was het de beurt aan L.V. en K.A.C., met op 27 februari K.V.D.W. als afsluiter van deze reeks vormingsdagen. Een grondige evaluatie volgt nog, maar nu reeds kunnen we stellen dat de opkomst en de deelname van de leden groot was. Uit de reacties van de deelnemers kwam de vraag naar meer van zulke initiatieven. Uiteraard wil de R.v.I./Veiligheidscommissie hieraan verder werken, maar dit vergt zeer veel voorbereiding. Dus even geduld a.u.b.

## 4. 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,-)

## 5. Homologatie van FAI-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b.! Dossiers voor homologatie door de Sportcommissie van de KBAC worden op het secretariaat verwacht tegen 15 juni, 15 september en 1 december.

## 6. Nieuwe KBAC-reglementen:

Tijdens het voorbije jaar heeft de Belgische Zweefvliegfederatie alle reglementen geëvalueerd en – waar nodig – geactualiseerd. Dit heeft geleid tot de publicatie van nieuwe documenten. Na bekrachtiging door de KBAC-Sportcommissie op 14 december 1999, werden zij van kracht op 1 januari 2000. Het betreft de volgende stukken:

- Reglement voor de zweefvliegvergunning en de bijbehorende bevoegdverklaringen (Vervangt het reglement van 01-01-1980 en de aanvullingen)
- Organisatiehandboek voor de Technische Controle - OHB/TC (vervangt TN 01 en TN 02 dd. 01/92)
- Lierreglement REG/L 02 (vervangt LR 01 dd. 02/96)

Tevens werd er een Organisatiehandboek gepubliceerd voor de uitreiking van zweefvliegvergunningen en de bijbehorende bevoegdverklaringen. Alle instructeurs en technische controleurs hebben deze nieuwe documenten ontvangen.

Patrick Pauwels

# Charronnieuws

Eerst en vooral een wijziging in het klassement zoals verschenen in het vorige Ligablad: in de motorklasse schuift Bert de Wijs op naar de tweede plaats met 7 462,6 punten, waardoor Johan Luyckx, Paul Van Dingenen en E. Bongaerts een plaats verliezen.

## Terugblik op de Charronbeker 1999

Vorig jaar eindigde dit verslag met de optimistische opmerking dat het moeilijk een slechter seizoen kon zijn dan in 1998. Welnu: het heeft niet veel gescheeld. Globaal is er een vooruitgang van ongeveer 2%. Enkele cijfers:

Totaal aantal punten: 460 589,1 (1998: 450 905,9; 1997: 619 504,3 en 1996: 531 890,7) door 181 piloten (1998: 179; 1997: 242 en 1996: 227), dit is een gemiddelde van 2 545 punten/piloot. Zoals in 1998 leverden ook nu de vluchten gevlogen op wedstrijden 30% meer punten op. De verdeling over de verschillende klassen was als volgt: OR-klasse 24 deelnemers (-12), S-klasse 47 deelnemers (-3), C-klasse 78 deelnemers (+19), T-klasse 22 deelnemers (-6), M-klasse 10 deelnemers (+4).

Een overzicht van de ingediende vluchten verdeeld over soort en vertrekplaats:

## Aantal ingediende proeven met vertrek vanuit:

Aard	Binnenland		Buitenland		Totaal	
	1999	1998	1999	1998	1999	1998
DU					165	140
HW	10	7	1	3	11	10
CC	0	1	1	1	1	2
D	0	1	4	2	4	3
GO	88	96	39	21	127	117
DRFAI	102	115	26	45	128	160
FAI+	53	42	4	4	57	46
VA	0	0	1	0	1	0
<b>Totaal</b>	<b>253</b>	<b>262</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>494</b>	<b>478</b>

## Aantal ingediende km overland:

Binnenland:	59 411,4	(1998: 57 167,6)
Buitenland:	21 874,2	(1998: 22 177,0)
Totaal:	81 126,2	(1998: 79 343,6)

De proeven die het meeste punten opleverden, werden niet op wedstrijden gevlogen en op één uitzondering na vanuit België:

OR-klasse: **A. Kennes (KAC)** op 15/5  
3 247,2 punten (Mosquito) 642,0 km

S-klasse: **W. Geenen (KAC)** op 15/5  
3 308,5 punten (LS 7) 642,0 km

C-klasse: **T. Stockmans (KVDW)** op 16/5  
2 075,5 punten (Pilatus B4) 304,4 km

T-klasse: **L. Kinet (ALB)** op 31/7  
2 059,4 punten (Twin G103) 329,5 km

M-klasse: **B. De Wijs (KAC)** op 21/7 (bntl.)  
3 724,9 punten (DG800M) 1 034,7 km

Dit zijn ook de grootste proeven behalve voor de T-klasse:

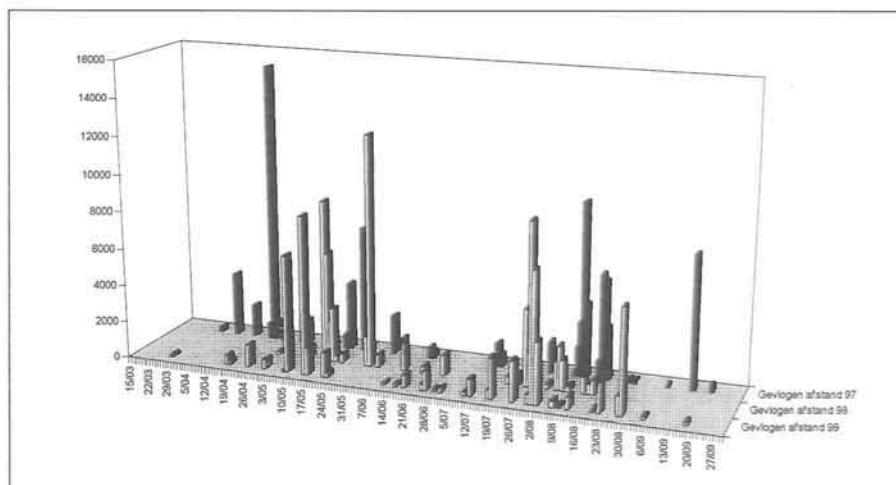
T-klasse: **J. Szeker (DAC)** op 16/7 (bntl.)  
340,5 km (Janus C)

Aantal ingediende vluchten > 300 km: 124 (1998: 108), waarvan 87 binnenland + 37 buitenland (1998: 69 + 39). Aantal ingediende vluchten > 500 km: 21 (1998: 20), waarvan 11 binnenland + 10 buitenland (1997: 9 + 11).

De dagen waarop veel afstand gevlogen werd in 1999 waren weeral schaars, en zelfs een reis naar het buitenland kon weinig goedmaken. Ziehier de dagen waarop de meeste km overland voor de Charronbeker bij elkaar werden gevlogen:

Binnenland	Buitenland
za 31/7	9 424,9 km
za 15/5	8 479,0 km
zo 1/8	6 965,0 km
zo 9/5	6 303,4 km
zo 29/8	5 596,7 km
ma 2/8	3 318,2 km

Op 5 dagen werden 60% van alle ingediende kilometers gevlogen! De grafieken hebben alleen betrekking op de vluchten met vertrek vanuit Benelux. Op slechts 3 dagen zijn proeven van meer dan 500 km vanuit België



ingediend: 7 op za 15/5, 3 op zo 9/5, 1 op za 31/7. Op 31/7 en 1/8 werden samen wel 37 vluchten van meer dan 300 km ingediend!

In 1999 werd natuurlijk ook duchtig op wedstrijden gevlogen, maar slechts 68 van de 318 ingediende overlandvluchten werden op wedstrijden gepresteerd.

Hopelijk wordt 2000 de start voor een millennium vol van onvergetelijke zweefvliegseizoenen.

Dirk Roggeman

## Charron 2000

Op de vergaderingen van verantwoordelijke sportcommissarissen werden een aantal wijzigingen ingevoerd in het Charronreglement.

**Proeven.** Na grondige discussie bleek dat iedereen uit overwegingen inzake luchtruim van oordeel was dat het beter belonen van de FAI en FAI-plusproef kan leiden tot ongeoorloofde trajecten ten aanzien van verkeersgebieden, en deze verantwoordelijkheid door de Charronafgevaardigden niet kan genomen worden. De impuls tot het ten allen prijze uitschrijven van de klassieke FAI-driehoek wordt weggenomen door de hogere puntenwaardering van deze proeven weg te nemen. **Het puntenverschil tussen FAI/FAI-plus en GO valt dus weg.** Beide proefsoorten komen op 5 punten per km. De

Charronproeven werden terug in overeenstemming gebracht met de Sportcode editie 1999-10-01. Daardoor vervallen de zig-zag en de veelhoek.

De vrije afstand zoals gedefinieerd in de Sportcode is identiek aan onze definitie van de Bijkomende Afstand - of een gedeelte ervan - van de Optimaxproef. **De GO heeft nog slechts 4 benen maximaal** (3 keerpunten buiten het startpunt), afstand tussen keerpunten > 10 km.

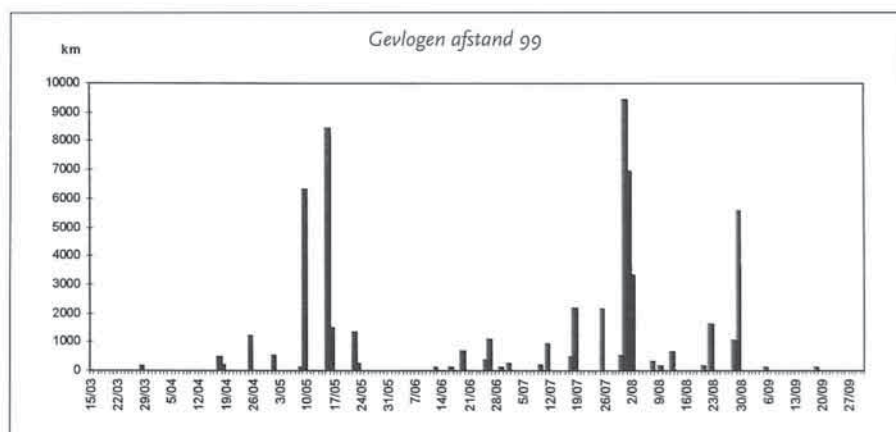
Er wordt een nieuwe proef ingevoerd: de **Corridorvlucht**. Die moet vluchten door smalle corridors naar verdere gebieden toelaten. Deze proef heeft maximum 5 benen, met als enige vereiste de verplichting om eerste en laatste been te laten samenvallen. Ook deze proef levert 5 punten/km op.

**Proeven die in aanmerking komen voor de homologatie van brevetten en records** kunnen nu op twee manieren bewezen worden:

- 1) standaardformulier + volledige homologatiedossier; of
- 2) voorkomen op de homologatielijsten van de Sportcommissie.

**De beperking "alleen proeven gevlogen in Europa" vervalt**, proeven van overal ter wereld mogen ingediend worden.

**Toelaten van afbreekpunten (= foto-"vache") bij alle klassen** (vroeger alleen bij motorzwevers). Tot nu werd alleen bij motorzwevers het afbreken van de vlucht geldig gemaakt door een foto van het afbreekpunt of via coördinaten uitgelezen van de loggerfile, of een buitenlanding ter plaatse. De reguliere zwevers dienden er echter buiten te landen. Deze belasting is niet te rechtvaardigen, te meer omdat een reguliere zwever zonder motorgebruik naar de startplaats moet proberen terug te keren. Er wordt dus aanvaard dat van nu af voor alle zwervertypes het maken van een afbreekfoto of voor loggergebruikers het verst bereikte punt, toegelaten wordt. Fotogebruikers dienen ervoor te zorgen dat het gaat om een duidelijk iden-



tificeerbaar punt zodat via een kaart 1:50 000 de coördinaten ondubbelzinnig bepaald kunnen worden.

Het Charron 2000 proevenprogramma werd aan de nieuwe situatie aangepast. Het is te verkrijgen via e-mail: [de.coninck@pandora.be](mailto:de.coninck@pandora.be) of via de Charronverantwoordelijke van de club.

Verder werden er een aantal interessante punten besproken:

Is een keerpuntenlijst noodzakelijk bij loggeergebruik of niet? Omwille van verschillende argumenten zoals: geen controle mogelijk door luchtruimcommissie op "foute" keerpunten bij afwezigheid van een lijst; discrepantie tussen moeilijkheidsgraad van keuze nieuwe keerpunten door foto en loggeergebruikers in het geheel van de Charron; mits homologatie door GPS-commissie toch nog vrijheid tot keuze nieuwe keerpunten, wordt besloten dat de keerpuntenlijst in voege blijft. Er wordt nauwlettend toegezien op het in regel zijn van de nieuw voorgestelde keerpunten ten aanzien van de heersende luchtruibeperkingen.

Optimax en loggeergebruik. In overeenstemming met voorgaand besluit blijft ook hier de huidige regeling van kracht, d.w.z. dat liefst bestaande keerpunten als keerpunten

van de Bijkomende Afstand Optimax worden aangevlogen, maar dat ook de mogelijkheid blijft bestaan nieuw aangevlogen keerpunten voor de optimaxproef te kiezen mits homologatie door de GPS-commissie.

Controles van loggerfiles door luchtruimcommissie d.m.v. steekproeven. Vermits luchtruimschendingen alleen uit loggerfiles met zekerheid kunnen afgelezen worden, komen alleen die piloten voor controle in aanmerking die over een logger beschikken tijdens hun vluchten. Na het opmaken van een loggerstatistiek uit de voorbije Charroncompetitie 1999, uitgereikt aan de leden van de vergadering, blijkt echter dat er een grote diversiteit bestaat in dat verband. De cijfers gaan van 55% ingediende proeven per club bewezen met loggerfiles tot 0%. 5 clubs dienden geen enkele loggerproef in. Omdat het ons inziens niet opportuun is alleen piloten te controleren die zich controleerbaar maken, werd besloten dat, gelet op de huidige stand van zaken wat betreft loggeergebruik, het voorstel van controlesteekproeven nog niet aan de orde is, hoewel de idee op zich niet wordt afgewezen.

Verwijderen van ongeoorloofde keerpunten i.v.m. luchtruim uit de keerpuntenlijst.

Ingaande op een eerdere toezegging van de Charroncommissie werden op initiatief van de verantwoordelijke luchtruim een aantal "foute" keerpunten uit de bestaande lijst verwijderd. Het betreft hier alle keerpunten die zich bevinden onder een gebied met ondergrens van 2 500'. Er werd ook een tweede lijst opgesteld waarvoor geen verbod aanwezig is. Wel wordt de aandacht getrokken op hun problematische ligging in een gebied met ondergrens van 3 500' of hun onmiddellijke nabijheid (< 1 km) tot zulk gebied.

Startpuntprocedure voor alle zweverklassen. Een voorstel om te komen tot de keuze tussen startsector en cilinder voor loggeergebruikers bij het vertrekken voor een proef kan niet ten gronde worden besproken omdat eerst het standpunt van de sportcommissie moet opgevraagd worden. De Charron wil hierbij immers niet in conflict komen met de sportcode omdat homologatie van brevetten en records hiervan kunnen afhangen. Een start is alleen geldig als minstens 1 logging in de startsector geconstateerd kan worden. Voor fotogebruikers verandert er niets.

Eddy De Coninck

**BFAFA**

Ben Air Flight Academy N.V.

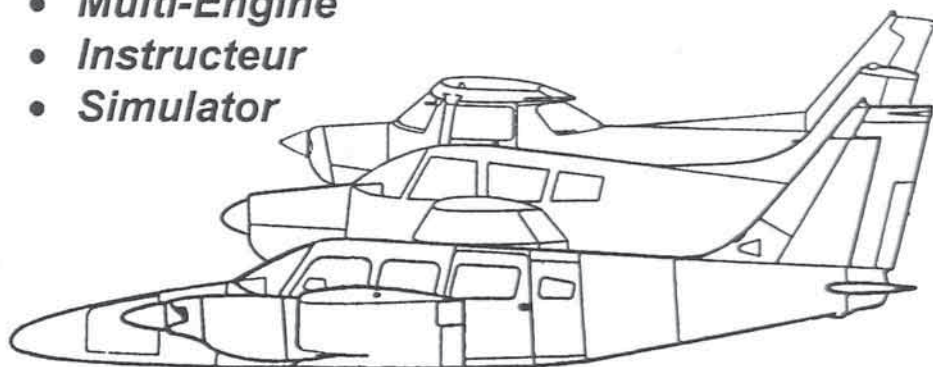
Luchthaven Antwerpen Bus 33  
2100 Antwerpen (Deurne)  
Tel/Fax 03/239.42.48

## Biedt U een professionele vliegopleiding, theorie en praktijk, voor:

- **Privaatpilot**
- **Beroespiloot**
- **Lijnpiloot**
- **Nachtvlucht**
- **Multi-Crew**
- **Instrumentvliegen**
- **Multi-Engine**
- **Instructeur**
- **Simulator**

Web-site: <http://www.bafa.be>

E-mail: [info@bafa.be](mailto:info@bafa.be)



## Medische commissie

Dr. Emil Verhulst, verantwoordelijke van de Medische Commissie van de LVZC, stuurde ons de volgende waarschuwing, die uitgaat van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

### (Sport)voedingssupplementen - Waarschuwing

De laatste maanden werden de sportwereld en de overheid, zowel in Vlaanderen als in het buitenland, geconfronteerd met een aantal positieve dopingcontroles, die bij nader onderzoek het gevolg bleken te zijn van het gebruik van voedingssupplementen en/of kruidenmengsels, die vrij in de handel (of via Internet) te koop zijn. Verschillende van deze preparaten bleken, naast de toegelaten substanties die op de verpakking vermeld staan, ook één of zelfs meerdere verboden substanties te bevatten waarvan geen melding werd gemaakt.

Op de samenstelling van deze producten, die momenteel de (sport)markt overspoelen en waarvan het nut en het effect dikwijls zeer betwistbaar zijn, bestaat momenteel geen afdoende controle, en niemand kan de garantie geven dat de op de verpakking vermelde samenstelling overeenstemt met de werkelijke inhoud.

Aan alle sportbeoefenaars kunnen we enkel maar de raad geven om uiterst voorzichtig te zijn met het gebruik van (sport)voedingssupplementen.

Zelfs wanneer blijkt of bewezen wordt dat een positieve dopinganalyse het gevolg is van het gebruik van één of ander voedingssupplement, stelt dit de sportbeoefenaar niet vrij van verdere vervolging en sanctionering.



Cumulus - Derde prijs fotowedstrijd, foto Stijn Jansen en Ann Geysen

## Verslag van het 26ste OSTIV-congres te Bayreuth (vervolg)

Van 6 tot 13 augustus 1999 werd in Bayreuth (D) het 26ste OSTIV-congres gehouden. In het vorige nummer van het Ligablad kon u reeds een uitgebreide samenvatting lezen van de overige bijdragen aan dit congres. In dit artikel leest u het vervolg van de uiteenzettingen over een reeks uiteenlopende onderwerpen in de zweefvliegtuigtechniek en -meteorologie.

### Motorzweefvliegtuigen

Dr. **Stebun**, een luchtvaartarts bij Lufthansa, presenteerde metingen van de lawaaihinder in de cockpit van 15 types motorzweefvliegtuigen - 6 touring motorzweefvliegtuigen met intrekbare motor. Voor de motorzweefvliegtuigen met intrekbare motor werden tijdens de start geluidsniveaus gemeten van 103 dBA tot zelfs 117 dBA! Volgens algemeen aanvaarde medische normen heeft dit voor gevolg dat een lawaaierige motorzweefvliegtuig met intrekbare motor binnen de 20 seconden permanente gehoorschade veroorzaakt (voor de piloot wel te verstaan). Ook met de stilste touring motorzweefvliegtuigen zou na 1 uur kruisvlucht gehoorschade optreden. Het is daarom sterk aan te bevelen oorbeschermers te dragen bij het vliegen met een motorzweefvliegtuig.

Het prototype van een zelfstartende elektrische, en dus zeer geluidsarme, motorzweefvliegtuig werd voorgesteld door **S. Gehrman** uit Aken. Dit toestel is een Silent, een kleine

Italiaanse eenzitter met 12 m spanwijdte, uitgerust met een elektrische motor van 13 kW, die gevoed wordt vanuit een set NiCd batterijen, die in totaal 40 kg wegen. De intrekbare propeller heeft een diameter van 1,9 m en draait aan 1300 rpm. Het volledig laden van de batterij duurt zo'n 40 minuten. Het prototype werd op een stille avond ook gedemonstreerd op het vliegveld van Bayreuth. Na een opmerkelijk korte rolengte op de startbaan klom het toestel in 5 minuten en vrijwel onhoorbaar naar 700 m hoogte.

### Meteorologie (en biologie!)

De presentaties op het vlak van de meteorologie waren voornamelijk gewijd aan het onderzoek van golfverschijnselen. Hierbij blijken motorzweefvliegtuigen uitermate nuttig te zijn om gedetailleerde metingen te verrichten.

**C. Lindemann** uit Berlijn deed met zijn motorzweefvliegtuig metingen in de golf boven de Harz en het Riesengebergte. Zelfs kleine "bergen" van 300 m hoogte in deze Duitse Middelgebirgen kunnen golven produceren tot 7 900 m hoogte! De voorwaarde is wel dat de condities qua windsnelheid en stabiliteit van de atmosfeer optimaal zijn. Als de windsnelheid wat te hoog of te laag is, treden er geen golven op. Vooral het Riesengebergte zou gunstig zijn voor het genereren van golf doordat het uit een lange bergkam bestaat met een steile helling aan de lijzijde.

**H. Leykauf** van de Deutscher Wetterdienst (DWD) in Offenbach vergeleek metingen in vlucht van de golfpatronen boven de vallei van Aosta met de voorspellingen door een nieuw niet-hydrostatisch numeriek model. De voorspellingen bleken redelijk overeen te komen met de realiteit. Pas na de installatie van een nieuwe supercomputer bij de DWD begin 1999 werd het mogelijk om met een voldoende fijn rekenrooster met een maaswijdte van 2,6 km voorspellingen te maken van de lijgolven boven de Alpen. In de toekomst wil de DWD dergelijke voorspellingen via internet toegankelijk maken voor gebruikers van haar pc met software.

Prof. **Joachim Kuettner** van de Universiteit van Colorado presenteerde metingen verricht in vlucht met een Stemme S10 van thermische golven boven de "Great Plains". Thermische golven zijn gelijkaardig aan lijgolven veroorzaakt door bergketens, maar komen voor boven cumuli of wolkenstraten die als een "obstakel" voor de wind fungeren. De voorwaarde waaronder deze golven zich vormen, is dat de wind op de hoogte van de wolken van richting verandert. Thermische golven zouden vaker voorkomen dan we denken, zelfs op dagen met blauwe thermiek.

Dr. Joachim Kuettner is een wereldbepaalde Duitse zweefvlieger-meteoroloog en een van de pioniers van het golfvliegen in de jaren '30. Een golfvlucht tot 7 000 m hoogte in een open zweefvliegtuig kostte hem bijna het leven. Hij was de eerste meteoroloog die in 1939 de aard en het ontstaan van lijgol-

ven verklaarde. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was hij testpiloot op de Me-323 Gigant, Duitslands toenmalig grootste vliegtuig, ontwikkeld uit het Me-321 transportzweefvliegtuig. Begin jaren '50 trok Kuettner naar de Verenigde Staten, waar hij het absolute hoogterecord van 13 015 m vestigde. Als Duits record staat dit nog steeds op zijn naam.

Enkele jaren terug heeft OSTIV de "Joachim Kuettner 2 000 km Prijs" ingesteld. Deze eenmalige prijs van 3 000 USD en een zweefvliegtuig-trofee zal uitgereikt worden aan de zweefvlieger die het als eerste presteert een zweefvlucht van 2 000 km in rechte lijn te maken. Het afstandsrecord in rechte lijn staat reeds sedert 1972 op naam van Hans-Werner Grosse met een vlucht van 1 460 km van Lübeck naar Biarritz. Dr. Kuettner zelf besprak in Bayreuth de mogelijkheden voor het realiseren van een 2 000 km vlucht. Om zoveel mogelijk de wind te benutten, is het meest waarschijnlijk dat

een dergelijke vlucht in west-oost richting wordt gevlogen. Over een afstand van 2 000 km verliest men dan echter 2 uur daglicht. Dit maakt dat de gemiddelde snelheid zo'n 200 km/h of meer moet zijn om de vlucht in een tiental uur te volbrengen. Volgens Kuettner moet dit mogelijk zijn door met het maximum glijgetal te vliegen om in de sterke wind boven de 6 000 m te blijven en slechts te moeten klimmen in enkele sterke golven boven hoge bergen. Mogelijke trajecten voor een 2 000 km vlucht zijn van de westelijke Pyreneeën over de Alpen en het Riesengebergte tot ergens in de Oeral of van de Rocky Mountains naar Kansas City.

Een presentatie die over een heel ander onderwerp handelde, maar desalniettemin zeer veel belangstelling wekte, was deze van Dr. **Reto Spaar**. Deze Zwitserse ornitholoog bestudeerde gedurende enkele jaren de overlandvliegtechniek van trekkende roofvogels boven de Negev-woestijn in Israël.

Grote roofvogels zoals buizerds of arenden zijn volledig afhankelijk van thermieken om grote afstanden te kunnen afleggen. Uit radarwaarnemingen bleek dat ze hun snelheid bij het doorsteken aanpassen aan de sterkte en de maximum hoogte van de thermieken. De relatie tussen hun doorsteek-snelheid en de gemiddelde thermieksterkte komt vrij goed overeen met de MacCready-theorie. Op dagen met sterke thermieken vliegen ze iets conservatiever. Soorten als de steppebuizerd vliegen ook trager met staartwind en sneller met kopwind. Met deze strategie slagen ze erin om hun energie-verbruik per afgelegde afstand minimaal te houden. Zo blijkt nog maar eens dat andere dieren ons mensen op sommige vlakken al duizenden jaren voor zijn. De volgende keer dat u onderweg een buizerd tegenkomt, kan u hem misschien eens vragen of hij zijn MacCready ook op +2 heeft gezet!

Kurt Sermeus

## Het hoekje van de boekenvreter

De boekenvreter is nog eens aan zijn videotoolstel blijven plakken. Twee videofilms belandden onlangs in zijn verzameling.

*Einstieg in den Segelkunstflug* is een didactische film van Bernd Lange, verkrijgbaar via de klassieke Duitse verzendfirma's. Hij duurt ca. 60 minuten, en is een schitterend hulpmiddel voor de beginnende kunstzweefvlieger. Opgelet! Deze cassette vangt geenszins een degelijke opleiding met een ervaren kunstzweefvlieg-instructeur! Probeer vooral niet op je eentje deze oefeningen na te bootsen!

Elke kunstvluchtfiguur wordt systematisch aangepakt: eerste een demonstratie op normale snelheid, met commentaar, vervolgens verschillende vertraagde herhalingen waarbij de opmerkingen van de instructeur verder worden uitgediept, tenslotte een herhaling waar men je vraagt de klank uit te zetten en zelf commentaar te geven.

Elke beweging wordt vanuit verschillende hoeken gefilmd, met als hoofdrolspelers een ASK-21, een Swift en een Fox. Na de positieve basisfiguren krijg je 5 minuten adem-pauze met een beetje zelfreclame voor de

gelijkaardige productie des huizes voor motorvliegers, en dan gaan we over naar de negatieve figuren.

De instructeur geeft heel wat nuttige tips om de diverse figuren tot een goed einde te brengen. Of deze allemaal zomaar te extrapoleren zijn naar andere zweefvliegtuigtypes laten we liever oordelen door ervaren kunstzweefvliegers, maar het geheel klinkt als onderwijsmiddel in ieder geval overtuigend, en de videofilm waarschuwt zelf expliciet tegen een "doe-het-zelf"-aanpak van deze spannende variatie van onze sport. Als zuivere kijkvideo is het echter nogal langdradig, ondanks de mooie beelden.

26. *Segelflug Weltmeisterschaft / World Gliding Championships Bayreuth 1999* is een 60 minuten lang verslag van de laatste wereldkampioenschappen. Het is verkrijgbaar met Duitse (VHS-PAL) of Engelse (VHS-NTSC) commentaar naar keuze, bij de producent Mr. Nutley's Airshow Filmcrew, Werftladen Flugwerft Schleissheim, Alexander Nüsslein, Effnerstrasse 18, D-85764 Oberschleissheim, Duitsland.

Velen hebben wellicht de reportages gezien op Eurosport en Arte. Voor hen biedt deze video feitelijk weinig nieuws: de beste scènes hebben ze reeds gezien. Toch is het commentaar (tenminste in de Duitse versie) iets vakkundiger dan dat van de Nederlandstalige Eurosportuitzending, er zijn meer luchttopnames en de langere uittreksels tonen beter hoe nipt een paar piloten net voor het vliegveld moesten buitenlanden.

Persoonlijk vindt de boekenvreter dat er een te groot belang gehecht wordt aan de al bij al zeer ordinaire vliegshow die tijdens de wedstrijd gehouden werd. Uiteraard wordt er met veel lof gezwaaid, ook voor de minder overtuigende aspecten van de wedstrijdorganisatie. Maar kom, niet teveel gekanker, voor wie er niet bij was, geeft dit toch een vrij accuraat beeld van de sfeer op een wereldkampioenschap. En voor wie er wel bij was en geen tijd vond om zelf beelden op te nemen, is dit zeker een mooi aandenken.

Stéphane

## Zweefvliegtuignieuws

### Glijgetal 100

Loek Boermans, de profielengeroe uit Delft, is volop bezig met de ontwikkeling van vleugelprofielen die speciaal ontworpen zijn voor afzuiging van de grenslaag aan de bovenzijde. Hierdoor zou men ook daar de laminariteit verder naar achteren kunnen

handhaven, met een potentiële verbetering van 25% voor de glijhoek. Uitgaande van de voorziene prestaties van het Eta-project zou men zo een zweefvliegtuig met glijgetal 100 kunnen produceren. Er is wel een sportief probleem: de grenslaagafzuiging vergt energie, die men via zonnecellen en een elektro-

motor moet bekomen. Kan men in zo'n geval nog van zuivere zweefvlucht spreken?

### Lange Flugzeugbau

Deze nieuwe firma werd opgericht om een nieuwe elektromotorzwever te ontwikkelen



Het Antaresprototype in vlucht (bedrijfsfoto)

en te produceren, die "Antares" zal heten. Sedert enkele maanden vliegt een gemodificeerde DG-800 als profmodel om de aandrijving te testen. Een



Aandrijving van de Antares (bedrijfsfoto)

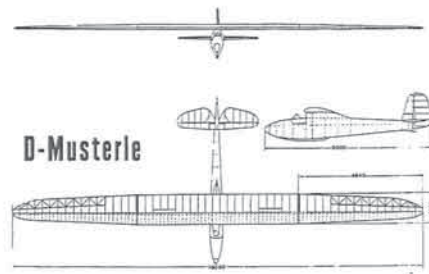
42 kW sterke motor met twebladige vouwschroef wordt gevoed door speciaal ontwikkelde metaalhydride-accumulators die in de vleugels geplaatst zijn. Het testvliegtuig kon hiermee een

hoogtewinst van 1890 m boeken. Dat is ruim voldoende voor een zelfstart plus de meest voorkomende noodgevallen, zeker gezien het definitieve toestel in 20-m-uitvoering een glijgetal van 54 zou bezitten.

### Musterle

Een trouwe kopie van de door Paul Laubenthal ontworpen H2PL "Lore" werd na

zeven jaar bouwtijd ingevlogen door constructeur Klaus Heyn. De beroemdste H2PL werd in 1929 voor Wolf Hirth gebouwd, die hem aanvankelijk "Musterle" noemde. Met



dat toestel, omgedoopt tot "Wanderer", haalde hij de wereldpers door een hellingvlucht langs de oever van de Hudson te New York op 10 maart 1931. De "Musterle" was tevens een van de eerste toestellen die met een variometer uitgerust was.

### Neushaken vs. zwaartepunthaken

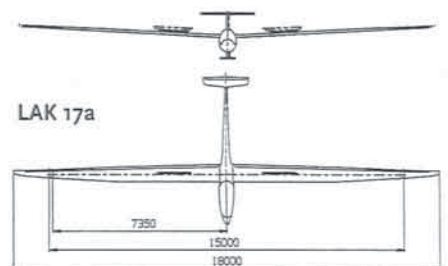
In Duitsland is het slepen van zweefvliegtuigen door motorzwevers sedert enige tijd toegelaten, maar enkel voor zwevers met een neushaak. Een wetenschappelijk onderzoek van het DLR (Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt) heeft nu aangetoond dat er geen merkbaar onderscheid qua stabiliteit, dus qua veiligheid, zou bestaan tussen beide sleephaaksystemen voor het slepen door motorzwevers. De opgelegde beperking zou dus niet langer zinvol zijn. Anderzijds wil de LBA (Luftfahrtbundesamt) de vliegtuigsleep met de zwaartepunthaak volledig verbieden! Hoe deze beide standpunten logisch verenigbaar zijn, is zeer de vraag! Wordt wellicht vervolgd...

### Russia Sailplanes

De minizwever Russia AC-4, oorspronkelijk voor de wereldklassewedstrijd ontworpen, bestaat nu ook als motorzwever AC-5M. Met een Zanzottera-motor haalde het prototype een aanvangsstijgsnelheid van meer dan 3,5 m/s.

### Sportine Aviacija

Dit is de huidige naam van de Litouwse LAK-fabrieken. Naast de in Amerika ontworpen Genesis 2 standaardklasser produceren ze ook een eigen ontwerp, de ren-/18m-klasser LAK 17a. De oorspronkelijke glasvezelversie vloog reeds een hele poos terug, maar viel alleen op door de zwaar doorhangende vleugels aan de grond. Het toestel werd nu volledig herontwikkeld op basis van moderne kunststofvezels. De afwerking is onberispelijk, en alle stuurorganen worden automatisch aangesloten. Jochen Ewald en Derek Piggott publiceerden beiden lovende testberichten over de vliegenschappen van het toestel. Of het qua prestaties echt kan concurreren met een Ventus 2 moet nog blijken, want wedstrijdervaring op topniveau ontbreekt nog, maar met een prijs van 42 000 USD ligt de LAK 17a zeker goed in de markt.



## Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 3)

Tot nog toe hadden we het over werkelijke pionierstoestellen. Maar in het begin van de jaren 20 werd aan de verbreiding van de zweefvliegsport gedacht en begonnen enkele ontwerpers met de bouw van trainingseenzitters.

Er bestond wel al een tweezitter, de Margarete, die in 1923 was ontworpen en gebouwd door de Akaflieg Darmstadt, maar de prijs van zo'n toestel was niet haalbaar voor wie in clubverband scholing wou geven. Vandaar de eenzitstrainers, zoals de "Hols der Teufel" (de duivel hale hem) die Alexander Lippisch in 1923 bouwde.

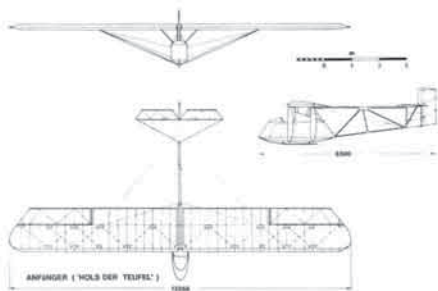
De leerling moest beginnen met een paar kleine sprongetjes, terwijl de instructeur naast het toestel meeliep en al roepend zijn richtlijnen gaf! De start gebeurde aan een sandow, getrokken door de medeleerlingen, en het was de lesgever die bepaalde hoe

hard en snel er gestart werd. Het doel van die beginnerstraining bestond erin, gedurende 30 seconden rechtlijnig in de lucht te blijven, waarbij de gevlogen afstand van geen tel was. Wie daarin slaagde, mocht zich de gelukkige bezitter van het A-brevet noemen!

De "Hols der Teufel" was een voorloper van de Zögling, waarover we het hierna ook nog zullen hebben. De naam kwam van een "krachtterm" die twee aan de bouw deelnemende Zweedse leerling-piloten voortdurend gebruikten: "Djaevlar anamma" (moge de duivel me halen). De vleugel van de "Hols der Teufel" (ook Anfänger – beginnening – genoemd) was rechthoekig van vorm, met vierkante tippen, en had een spanwijdte van 10,5 meter (16,8 m<sup>2</sup> oppervlakte). De romp was een open geraamte,

maar de piloot zat in een met doek beklede "cockpit", met vóór hem een steun die liep van vooraan op de neus tot aan de aanvliegboord boven zijn hoofd. Zo kwam men aan de naam "schedelsplijter" die de eerste toestellen van Schneider "sierde", hoewel nooit een ongeluk met zo'n gevolg gebeurd is. Maar de Zögling had de steun later toch niet meer. Het staartvlak van de Hols der Teufel had een grote oppervlakte, wat de langsstabiliteit ten goede kwam. Onder de cockpit zat een onafgeveerde schaats, en de vleugels, zowel als het hele staartgedeelte, waren met kabels opgespannen.

Een "vervolg" op de Hols der Teufel was de Anfänger (beginner), in 1928 getekend door Hans Jacobs, die bij Lippisch op de Wasserkuppe werkte. De Anfänger was compleet nieuw qua ontwerp. Hij had een span-



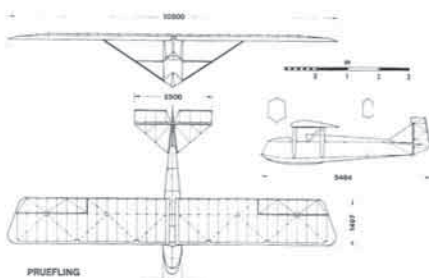
wijdte van 12,5 meter en afgeronde vleugeltippen (oppervlakte 19,5 m<sup>2</sup>), een cockpit met triplexbeplating en geen "schedelsplijter" vooraan. De vleugels werden gedragen door twee parallel lopende steunen aan elke kant van de romp, en er waren bijna geen spankabels meer.

Een versterkte en vereenvoudigde versie van de Hols der Teufel was de **Pegasus**, gebouwd door Arthur Martens. En van de Pegasus werd dan de **Grunau 9** afgeleid, gebouwd door Schneider en gebruikt door Wolf Hirth in zijn zweefvliegschool in Grunau. De Grunau 9 had ook nog de "schedelsplijter".

Een verdere verbetering van de Pegasus door Lippisch leidde tot de **Zögling**, die door Schleicher, Fieseler en vele anderen gebouwd werd. De Zögling had dus, zoals gezegd, niet meer de "schedelsplijter", maar bij ongelukken liep de piloot wel rugletsels op, aangezien er geen afgeveerde schaats was. In België vloog er enkele tientallen jaren geleden nog een Zögling met de kleuren van de Belgische luchtmacht, en hier of daar zit er misschien nog wel een in een schuur of loods weggeborgen.

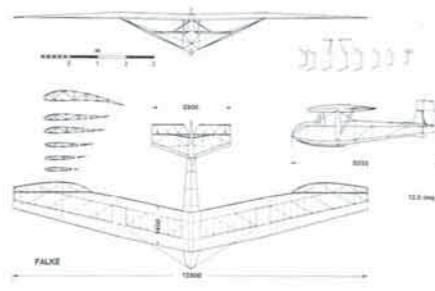
Doordat de overgang van de eenpersoonstrainers naar de meer gevorderde toestellen riskant was wegens de brozere constructie van deze laatste, ontwierp Lippisch al gauw de **Prüfling**, die in 1926 op het Rhöntreffen te zien was. Het toestel was eenvoudig te bouwen en te herstellen, en le-

verde betere prestaties, maar was toch even gemakkelijk te besturen als een primaire trainer (zei de ontwerper!). De vleugel had eveneens een spanwijdte van 10,50 m (oppervlakte 15,24 m<sup>2</sup>) en was gesteund door twee vleugelsteunen aan elke kant (zoals de Hols der Teufel in z'n latere versie). De romp was een houten geraamte met zes-hoekige kruislingse versterkingen, met een triplexbeplating voor de cockpit en bespannen met stof achter de vleugel. De twee hoofdliggers staken boven het staartgedeelte uit en vormden zo een steun voor een parasolvleugel. De essenhouten slede was afgeveerd door twee rubberen blokken. Het toestel had een leeggewicht van 105 kg en een vlieggewicht van 195 kg, wat neerkwam op een vleugelbelasting van 12,8 kg/m<sup>2</sup>. Het glijgetal bedroeg 14.



De Prüfling werd door tal van clubs en fabrikanten gebouwd, in Duitsland en daarbuiten. Er vlogen Prüflings in Engeland, de VSA, Canada en Australië, en sommige hielden het twintig jaar uit, ondanks de verdere ontwikkelingen in de zweefvliegtuigbouw. De US Navy kocht een Prüfling voor experimenten met het luchtschip "Los Angeles", waarbij nagegaan werd of een groot luchtschip kleine jachtvliegtuigen kon meenemen die de vijand zouden verjagen en dan terugkeren naar het moederschip door zichzelf in een haak vast te vliegen. De eerste proeven betroffen het lossysteem, en daarvoor moest de Prüfling dienen.

De tests waren niet bijzonder bevredigend,



zodat Lippisch de Prüfling verving door zijn **Falke**. De Prüfling was immers qua prestaties niet veel beter dan de Zögling en niet helemaal stabiel in de besturing bij helingvlucht. Om die stabiliteit te verbeteren, greep Lippisch terug naar de vleugel van de staartloze Storch, die vrij sterk gepijld was en een grote verwringing aan de vleugeltoppen had. De vleugel was een constructief moeilijk ontwerp en de zwaartepuntberekeningen vereisten dat de piloot onder de vleugel plaatsnam. Daarom werd de vleugel gesteund door een zware pijler achter de piloot, twee steunen vóór hem en twee V-vormig gespleten steunen tussen de onderzijde van de romp en de vleugel halfweg de vleugellengte.

De Falke was licht, sterk en stabiel, wat betekende dat Lippisch al zijn doelstellingen had bereikt. Tot de komst van de Grunau Baby in 1932 bleef de Falke de secundaire trainer bij uitstek. Er kwamen wel nog een paar kleinere wijzigingen: onder andere werd de V-vormige vleugelsteun vervangen door twee parallelle steunen, de pijler achter de piloot werd eveneens ontdebeld, en er werd zelfs een grotere versie gemaakt, de Super Falke, met 16,88 m spanwijdte, die echter bij een zwaar ongeluk werd vernield. Technische gegevens van de Falke: spanwijdte 12,60 m, vleugeloppervlakte 18,12 m<sup>2</sup>, leeggewicht 165 kg, vlieggewicht 270 kg, vleugelbelasting 15,1 kg/m<sup>2</sup>. Glijgetal 19 bij 64,5 km/uur.

Peter Mullaert

## Wedstrijdnieuws

### Handicap der Kempen/Wisselbeker Victor Boin

Zoals jullie wellicht gemerkt hebben in de wedstrijdkalender, wordt de Handicap der Kempen, ingericht door de Kempische Aëroclub te Weelde-vliegveld, een vierdaagse wedstrijd die doorgaat op 1,2,3 en 4 juni 2000. Zoals steeds wordt er in 3 klassen gevlogen: open/renklasse, standaard/standaard-clubklasse, clubklasse. Motorzwevers worden in deze klassen geïntegreerd.

De wisselbeker Victor Boin wordt dit jaar bevestigd in de open/renklasse, tijdens de eer-

ste vliegday van de Handicap der Kempen.

Voor meer inlichtingen:

Luc Van Camp, wedstrijdsecretariaat, Zittaart 26, 2275 Poederlee, tel. 014 21 43 10, l.van-camp@planetinternet.be  
Eddy De Coninck, wedstrijdleader, tel. 015 33 67 05, de.coninck@pandora.be

### 12de Benelux Zweefvliegwedstrijd 2000

16de internationale 8-daagse van de Keiheuvel

Deze gecombineerde wedstrijden gaan door

van 29 juli t/m 5 augustus. Er wordt gevlogen in open klasse, renklasse en standaardklasse. De inschrijvingskosten bedragen 6 000 BEF, prijs per sleepstart 750 BEF, per zelfstart 350 BEF. Camping 400 BEF per piloot per dag. Er zullen maximaal 60 toestellen toegelaten worden. Uiterste datum van inschrijving: 1 juli 2000.

Het is ook mogelijk om trainingsvluchten uit te voeren van maandag 24 t/m vrijdag 28 juli 2000. Prijs per sleepstart tijdens de trainingsweek 900 BEF, per zelfstart 400 BEF.

**Inlichtingen:** Rudy Jennen, 17 Esc Lichtvliegwezenlaan 8, 2490 Balen, tel. 014 81 25 21, privé 014 81 25 67, fax 014 81 25 22.

## 5de Europese Kampioenschappen Kunstzweefvliegen

Deze gaan dit jaar door op het vliegveld van Salon de Provence-Eyguières van 8 t/m 19 augustus 2000. Organisatoren zijn de Centre de Vol à Voile de la Crau en de Fédération Française de Vol à Voile. De wedstrijd wordt geleid door Madelyne Delcroix. Info beschikbaar via de KBAC of op de website <http://www.planeur.com/egac2000>

## La Mancha Glide 2000

Dit is de testwedstrijd voor de zweefvliegcompetitie van de Wereldluchtvaartspelen 2001. Zij gaat door van 26 juni t/m 9 juli 2000 op het splinternieuwe vliegveld van Lillo, provincie Castilla La Mancha, Spanje. Organisator is de Koninklijke Aëroclub van Toledo. Er wordt gevlogen in volgende klassen: standaard (max. 20 toestellen), renklasse (20), open (15), club (20), wereldklasse (20), 18 m (20). Er worden in totaal

maximum 65 toestellen toegelaten. De evaluatie van de proeven gebeurt uitsluitend met GNSS-FR. Enkel in de 18-m-klasse is zelfstart toegelaten. Briefwisseling via de Real Federación Aeronáutica Española, National Gliding Commission, Carretera de La Fortuna, s/n, 28044 Madrid.

Tel. + 34 91 508 2950 / 508 5480,  
fax + 34 91 511 0310,  
e-mail [rfae@mad.servicom.es](mailto:rfae@mad.servicom.es)

## Activiteitenkalender 2000

### Wedstrijden België

- 13.05-14.05 Kaiser-wedstrijd te Zwartberg - LV - Patrick Albert
- 27.05-04.06 Nationale Kampioenschappen Standaard-, 15m- en Open klasse, in principe 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 zweefvliegwedstrijd te Hockenheim (D)

26.06-09.07 La Mancha Glide, Lillo (E)

23.07-13.08 10de Europese Zweefvliegekampioenschappen te Lüsse - Berlijn (D)

### 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 1999-12-14

### 1. Goedkeuring verslag van de vergadering van 1999-09-29

Na de opmerkingen van dhr. Stouffs (zie vorige vergadering) heeft dhr. Litt een brief opgestuurd waarin hij de Sportcommissie en dhr. Stouffs verantwoordelijk stelt. Dhr. Servais leest het door hem opgestuurde antwoord. Dhr. Stouffs laat weten dat hij niet zal antwoorden. Maar hij handhaaft zijn woorden en bevestigt opnieuw dat de situatie ernstig is in Saint-Hubert. Hij voegt toe dat de CNVV de stof voor het theoretische examen, die de instructeurs moeten leren, niet verschaft. Hij zal een klacht indienen bij ongeval.

Dhr. Servais laat weten dat de Fédération des Clubs francophones de Vol à voile op 22 december bijeenkomt. Een nieuw instructieplan, dat volgend jaar van kracht wordt, zal er voorgesteld worden en dat zal moeten nageleefd worden, anders zullen de bevoegdheden niet langer gehomologeerd worden.

Aangezien er geen kandidaten-opvolger zijn, en om het probleem van de instructeursopleiding op te lossen, stelt dhr. Servais voor om Voorzitter van de Sportcommissie te blijven ten minste tot 30 juni 2000. De Commissie gaat daarmee akkoord.

Verder wordt het verslag van de vergadering van 29 september unaniem goedgekeurd.

### 2. Homologatie van de zweefvliegprestaties

Zie bijlage. Het dossier van dhr. Sermeus wordt meegenomen door dhr. P. Pauwels voor nadere controle. Dhr. Pauwels meldt een dossier gehomologeerd in Duitsland door een Duitse sportcommissaris en onmiddellijk naar België opgestuurd zonder dat die gecontroleerd is door de Duitse sportcommissie, alhoewel de procedure dit vraagt. De Commissie beslist dat zij het dossier mag homologeren. De diskette met de vlucht zal eerst geëxamineerd worden.

Betreffende een vlucht van een Belgische piloot in Frankrijk: de GPS is twee keer gelezen en heeft twee verschillende analyses gebracht. Men beslist om die een derde keer te examineren. Dhr. Pauwels vraagt nogmaals om een uitlezingsprogramma voor GPS-diskettes te installeren op de KBAC. Dhr. Stouffs zal hiervoor zorgen.

### 3. Homologatie van eventuele records

Dhr. Luc De Preter heeft de Commissie ge-

informeerd dat hij het Belgische record driehoek 500 km gebroken heeft met een snelheid van 140,53 km/uur. Het volledige dossier zal opgestuurd worden in januari 2000.

### 3. Allerlei

Dhr. Pauwels overhandigt aan de Commissie en op naam van de Belgische Zweefvlieg Federatie de reglementering voor de vergunningen, de technische controles en de lierstart. Dhr. Servais heeft die vertaald. De commissie homologeert het document.

Dhr. Servais herinnert eraan dat de federaties de lijst technische controles naar de KBAC moeten opsturen.

Dhr. Van Pee vraagt of het gebruik van de logger aangepast mag worden aan de voorwaarden van de Charronbeker. Dhr. Van Pee krijgt een positief antwoord.

Jacques Servais  
voorzitter

### Homologaties

Vergunningen en bevoegdverklaringen

Theoretisch examen

BOON Johan

VAN DEN BUSSCHE Oswald

BROSENS Bart

**Vergunning zweefvliegpiloot**

BOON Johan                   MORSINK Lesley  
MATHEUSSEN Jan

**Bevoegdverklaring met passagier**

ROSSCHAERT Luk           VAN EYKEN Bert  
VAN DEN PUTTE Gustaaf   VAN GESTEL Antonius

**FAI PRESTATIES****D BREVET****1000 m hoogtewinst**

BERX Tom                   SCHMELZER Bert Jr.  
BOSMANS Chris           TYTGAT Leen Mieke  
DE BIE Rudy              VAN AELST Marc  
JACQUEMIJN Hans        VERMEULEN Nancy  
PUT Rudi                  WECKX Patrick

**Afstand 50 km**

BERX Simon                SCHMELZER Bert Jr.  
BERX Tom                  TUYAERTS Harry  
BOSMANS Chris            VAN AELST Marc  
BROEDERS Yvan            VERMEULEN Nancy  
COPPENS Koen             VERMEYLEN Luc  
DHONDT Luc

**Duurvlucht 5 uur**

BAATEN Thomas  
JACQUEMIJN Hans  
LEJEUNE Philippe  
PUT Rudi

SCHMELZER Bert Jr.  
VANOSMAEL Piet  
VERCAMMEN Jan

**Bekomen het zilveren kenteken**

BERX Simon                SCHMELZER Bert Jr.  
BOSMANS Chris            TUYAERTS Harry  
BROEDERS Yvan            VAN AELST Marc  
COPPENS Koen             VANOSMAEL Piet  
DHONDT Luc                VERMEYLEN Luc  
JACQUEMIJN Hans

**BREVET E/E BREVET****3 000 m hoogtewinst**

BUKENBERGS Emiel

**Vrije afstand 300 km**

COOMANS Rudi             TEUGELS Marc  
SCHMELZER Bert Jr.       VANOSMAEL Piet  
SERMEUS Kurt

**Bekomen het gouden kenteken**

BUKENBERGS Emiel        TEUGELS Marc

**F BREVET****5 000 m hoogtewinst**

BUKENBERGS Emiel

**Doelvlucht 300 km**

COOMANS Rudi             TEUGELS Marc  
SCHMELZER Bert Jr.       VANOSMAEL Piet  
SERMEUS Kurt

**Vrije afstand 500 km**

DE COCK Peter             TEUGELS Marc

**Bekomt het diamanten kenteken**

BUKENBERGS Emiel

**Errata betreffende de Sportcommissie van 1999-09-29**

- Dhr F.-X. Litt krijgt het volledige E-brevet.
- Dhr L. Natowitz is ook geslaagd in de praktische proef voor hulpinstructeur.
- Dhr B. Huygen heeft ook de diamant 300 km behaald.



Aosta, 5 000 m boven de Valais, op de achtergrond de Mont Blanc. Foto Bert Schmelzer (ACK)

## Mededelingen en service

### Te koop:

Cirrus 18 m, 2 000 uren, 1440 starts, goede staat, ballast 100 l, gesloten aanhangwagen, Garmin 100, radio 720 kan., elektrovario, remchute, hoezen, pistesysteem. 056 35 90 40, 051 74 48 07.

### Te koop:

Scheibe SF27A, bj. 1965, 1 300 uur, vleugels herbespannen 1998, prestaties beter dan Ka-6E. Bevr. Guy Gildemyn. 09 329 90 69 's avonds.

### Te koop:

Ka-6CR, bj. '63, basisinstrumenten, radio ICOM IC-A20, aanhangwagen, redelijke staat. Info tel. 03 311 73 76 (M. Arren).

### Te koop:

Ka-8b, 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:

L-Spatz oldtimer, instrumenten, aanhangwagen in prima staat. 30 000 BEF. Info tel. en fax 052 30 01 59

### Te koop:

sleeplvliegtuig Piper PA 18 OO-VVP, 150 pk Lycoming, algemene revisie juli 1996, beschikbaar potentieel 2 573 uur, motor 1 178 uur, uitgerust met schijfremmen, buitengewone toestand, prijs o.t.k. 1 800 000 BEF. CNVV, tel./fax D. Nootens 010 41 42 69 of E. Languiller 02 735 24 95, e-mail etienne.languiller@skynet.be

### Te koop:

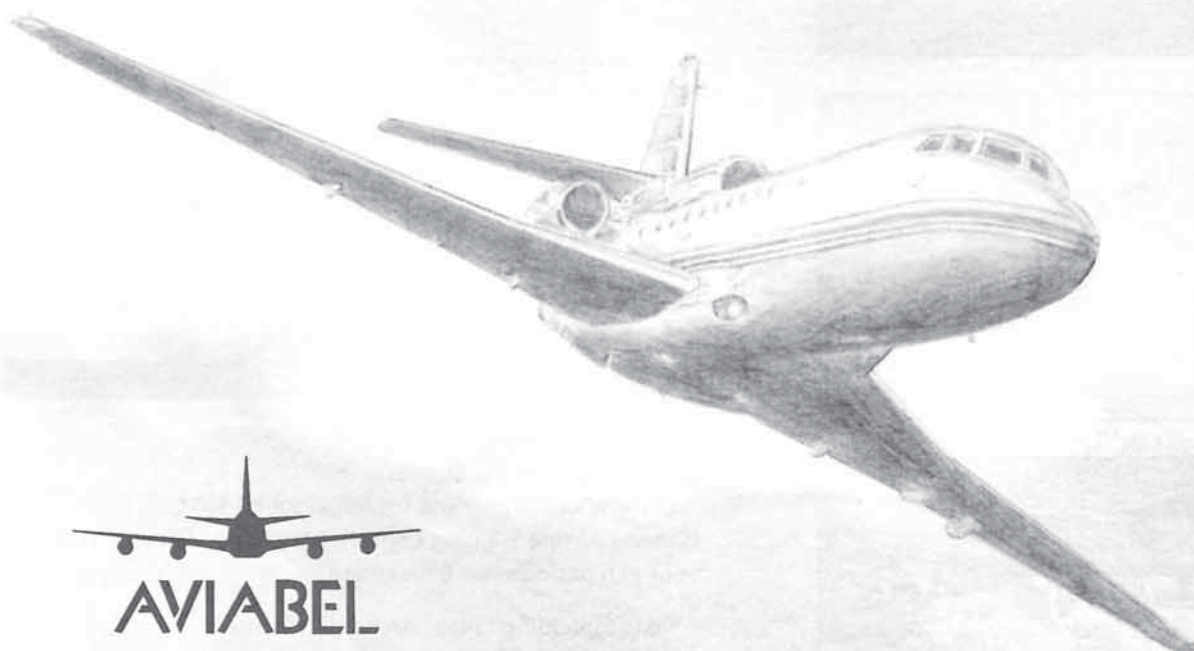
oldtimer Mucha OO-ZSS. Prijs o.t.k. Eventueel om te wisselen tegen goedgekeurde in te bouwen occasie VHF voor zweefvliegtuig. CNVV, tel./fax D. Nootens 010 41 42 69 of E. Languiller 02 735 24 95, e-mail etienne.languiller@skynet.be

### Te koop:

gesloten, gekeurde aanhangwagen voor 15 m toestel. Alle papieren in orde. Info Guido De Wilde, tel. 056 22 76 98.

### Te koop:

GPS 95 Garmin, extra batterij, radio ICOM 750 kanalen, parachute 5 jaar oud, batterijlader. Alles in uitstekende staat. Inl. 089 46 38 82.



## Verzekeraar op "hoog" niveau

**Belgische Maatschappij voor Luchtvaartverzekeringen N.V.**

**Brugmannlaan 10 - 1060 Brussel**

**Tel. 02/349 12 11 - Fax 02/349 12 90**