

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw



22ste jaargang
juli • augustus • september 2001
kantoor van afgifte Gent X

nummer

87

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie



**22ste jaargang
nummer 87
juli - augustus - september 2001**

**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:

Stephane.VanderVeken@hogent.be

Redactiemedewerker:

Peter MULLAERT • tel.: (09) 221 31 57

Aan dit nummer werkten mee:

Gildemyn G. - Huygen B. - Jansen S. -
Koelman H. - Lens I. - Vervaeke R.

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.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

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

Druk en opmaak: Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X

DEXIA

Bank

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 november 2001 op het redactieadres.

Foto cover: Hoog boven de bergen (foto Eddy Huybreckx)

Inhoud

Redactioneel

Fotowedstrijd 2001	1
'k Heb mijn wagen volgeladen... ..	2
Jaarlijkse inspectie noodvalschermen	3
Over loggers, wedstrijden en overlandvliegen	3
BK Saint-Hubert door de bril van de ophaler	4
Het hoekje van de boekenvreter	4
Zweefvliegtuignieuws	5
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (9)	6
Een duik in het verleden (4)	8
Wedstrijdnieuws	10
Sportcommissie	14
Belgische records zweefvliegen	16
Mededelingen en service	

Redactioneel

Het seizoen 2001 zit er bijna op. Weerkundig gezien weer geen topper! Je kan bijna zeggen dat het alles of niets was. Als je vrij was op één van de zeldzame knaldagen of toevallig een "goede week" had uitgekozen voor je vakantie, kon het niet stuk; maar de Keiheuvelwedstrijd en het nationaal Clubklassekampioenschap hadden te kampen met een lange periode slecht weer, uitzonderlijk voor begin augustus.

Het wordt zo stilaan tijd dat er weer een knalzomer komt voor het zweefvliegen, of we gaan echt overtuigd raken dat de globale opwarming de zweefvliegsport op korte termijn wil kelderden. We hadden nochtans al genoeg problemen met

het ineenschrompelende vrije lucht-ruim... Wie deze zomer naar Frankrijk afzakte, zal wel gemerkt hebben dat ze nu ook daar gul omspringen met zones D, "clairances" en transponderplicht...

Maar kom, niet getreurd, we hebben toch wel allemaal enkele mooie vluchten binnen? Nog even wachten tot de resultaten van de Charronbeker 2001 bekend zijn!

Stéphane

Fotowedstrijd 2001

Ofwel ben je van een andere planeet, ofwel heb je als zweefvlieger ongetwijfeld al eens gehoord van de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga. Goed zo, want ik verwacht weeral een heleboel inzendingen. Zonder deel te nemen kan je immers niet winnen; en bovendien wordt door jouw deelname de database van zweefvliegfoto's verder aangevuld, zodat we genoeg origineel materiaal blijven vinden voor het Ligablad, voor het symposium, of voor weet-ik-welke-tentoonstelling. Tegelijk doe ik ook een oproep aan de jonge piloten onder ons: doe mee en tracht de "anciens" eens van de troon te stoten!

Met de hulp van wat zweefvliegekameraden zou ik de deelnemende foto's op de website van de Liga willen zetten, zodat ook de computerfreaks én de frequente cybercafé-bezoekers later nog eens kunnen wegdromen bij plaatjes die doorgaans van schitterende kwaliteit zijn.

Stuur al je foto's op naar het Ligasecretariaat of naar Ivo Lens, Bondgenotenlaan 151/5 te 3000 Leuven, dus **niet** rechtstreeks naar de redactie van het Ligablad. De afsluitdatum van de wedstrijd is **donderdag 1 november 2001**, een datum die we moeten respecteren omdat we de winnende foto's absoluut nog in het volgende Ligablad willen krijgen. En voor de potentiële winnaars volgt hieronder nog eens het wedstrijdreglement:

- Als deelnemer moet je in principe lid zijn van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs óf van een zweefvliegclub die aangesloten is bij deze Liga.
- Het gekozen onderwerp van de inzending moet in min of meerdere mate met zweefvliegen te maken hebben. Er wordt beoordeeld door een nog samen te stellen jury. De belangrijkste criteria zullen zijn: originaliteit, compositie, technisch niveau, knuffelwaarde e.a. Met welk fototoestel (of andere gegevensdrager) of op welke locatie de inzending tot stand kwam, speelt geen enkele rol. Ook zwart-wit is toegelaten.
- De inzendingen mogen nooit eerder verschenen zijn of reeds eerder hebben deelgenomen aan de fotowedstrijd van de Liga.

- Van elke inzending moeten we een groot formaat hebben op fotopapier (18 x 24 cm is al behoorlijk groot).
- Er worden drie laureaten gekozen die elk een prijs zullen ontvangen. De winnaars zullen in de loop van de maand november verwittigd worden. Aan de winnaars zal ook gevraagd worden om de negatieven in te zenden voor controle en publicatie. Na het symposium worden deze negatieven terugbezorgd aan de eigenaars. Alle inzendingen zullen in de mate van het mogelijke worden tentoongesteld op het symposium.
- Gelieve bij elke inzending steeds duidelijk jouw gegevens te voegen: naam, adres, telefoonnummer, eventueel e-mailadres en vooral ook de naam van jouw club. Als je er ook een titel bijvoegt, en enkele details zoals plaats, datum, type toestel, enz... dan kunnen wij meegenieten van jouw zweefvliegdrroom. Een kleefbriefje kan handig zijn om de foto's niet te beschadigen.
- Per deelnemer kunnen maximum 5 foto's meedoen aan de wedstrijd.
- **Nieuw dit jaar: technisch is het mogelijk om een foto door trucage op te smukken. We vragen wél dat de deelnemer zelf**

aan de basis ligt van zijn opname. Een foto die bijvoorbeeld louter van het internet werd gedownload, verdwijnt zonder pardon uit de wedstrijd.

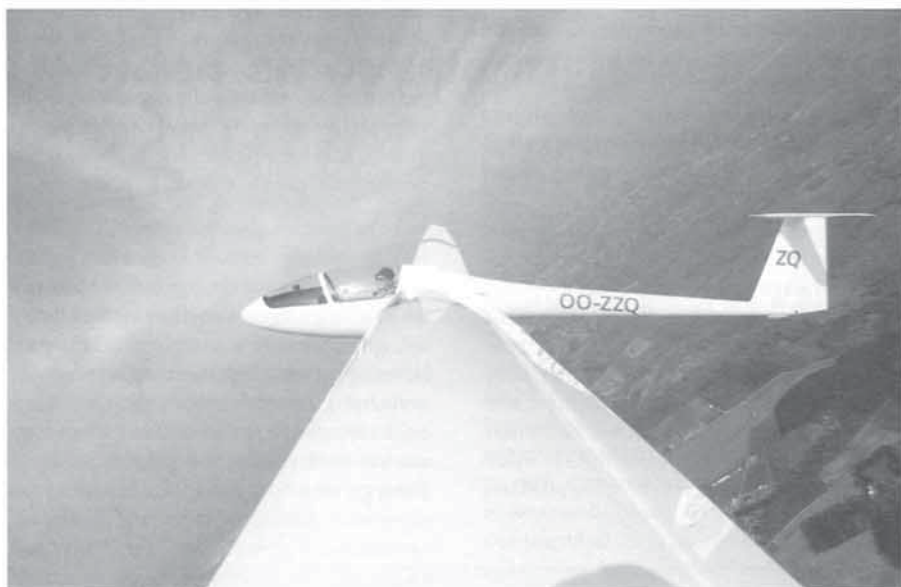
- En tenslotte nog de vervelende kleine lettertjes: Iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames. De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan bovenvermelde criteria voldoen of van te laag niveau zijn, te weren uit de competitie. Door deelname aan deze wedstrijd verklaart elke deelnemer zich akkoord met de beslissing van de jury. Over deze beslissing kan niet worden gecorrespondeerd.

Voor verdere inlichtingen kan je steeds bij mij terecht op het telefoonnummer 016/20.14.22 of e-mail ivo.lens@chello.be. Als je de inzendingen mee wilt beoordelen, ben je natuurlijk ook meer dan welkom. Geef dan in elk geval nog een seintje. Let wel: juryleden maken zelf geen kans op een prijs.

Tot ziens en maak er intussen nog een leuk en veilig vliegseizoen van.

Ivo Lens

P.S.: Een speciaal woordje van dank aan Jelle Vandebeek (Wouw) voor het ontwerp van de fotowedstrijd-affiche (zie elders in dit blad).



"Pull up", met de LS1 tijdens een lokaal vluchtje (foto Joachim Aerts)

OPGELET !

De redacteur van het Ligablad heeft voortaan een nieuw e-mailadres:

Stephane.VanderVeken@hogent.be

'k Heb mijn wagen volgeladen voor de reis naar Sisteron...

Voor wie niet gewoon is om te kamperen en een zwever mee te nemen, volgt hier de "pre-departure checklist" voor het kamp:

frigo, koelboxen, tafels (om op te eten, om op te koken), vuurtjes, gasflessen, lucifers, verlichting, fouragetent, elektriciteitskabel, verdeelstekker, afwasmetaal (bak, borstels, handdoek, schoteldoek, afwasprodukt), zilverpapier, reiniging (benzine), potten en pannen, kruiden (zout, peper), droge voeding (koffie, suiker, thee), keukengerei (pollepel, kurketrekker, klopper, blikopener, onderleggers, vergiet), luifel, zonnescerm, parasol, barbecue, wc-papier, scheer- en toiletgerief, haarshampoo, doucheshampoo, tandenborstel, tandpasta, stoel, bord, tas, bestek, zweefvliegvergunning (geldigheidsduur!), paspoort, hoedje, drinkbus, kaart, tekenmateriaal (passer, gradenboog, lat), zonnebril, doekje voor nek, hoedje of beschermende stick voor neus, money (1 000 FRF cash, credit card, Bancontact met Maestro functie), matje om op te liggen, zonneolie, wasgerief, wasprodukt, tent, slaapzak, luchtmatras of veldbed, volledige weekend voorraad eten, kleren (ondergoed, sokken, lange broek vuil, lange broek proper, T-shirts, hemd, korte broek, zwembroek, pull, regenkledij), schoeisel (laarzen, douchepantoffels, sandalen, sneakers, waterproof schoenen voor de Gorge de Meouge), apotheek, boeken, spelletjes, cassettes / CD's, foto toestel, film, naaigerief, schaar, schrijfstok, papier, clubinfolijst (daarin adres en telefoonnummers vliegveld voor de thuisblijvers), groene kaart trekhaak, eigen nummerplaat voor aanhangwagen (voor de Ka-8 e.d.), sleutel voor wielmoeren, compatibele krik, reservezekeringen wagen, reisverzekering, formulier E111 van de ziekenkas (is dit nog altijd nodig?), voetpomp, tape, watten, benzine, werkbak, soldeerbout, meettoestellen, auto-sleepkabels, loodkussens, gewichten, emmers, sponzen en zeemvellen, batterijen, batterijladers, kabels, parachutes, nylon koord om zwevers vast te binden, piketten,



Een klassieker vanuit Sisteron: de Pic de Bure (foto Ad Kennes)

hamer, schop, radio's (toestellen, grondpost, lader), baro's met papier (+inkt en pennen), formulieren Charron, papieren van de aanhangwagen (taks, PVG, lengte-ontheffing, groene kaart keuring), sleutels aanhangwagen, vet, zekeringen voor batterijen/zwevers, zwevers met alle losse onderdelen (compensatiebuizen, bouten, gereedschap, staartwiel), papieren van de zwevers (verzekeringsbewijs (geldigheidsduur!), inschrijvingsbewijs, luchtwaardigheidsbewijs, pilot's manual, boordjournaal), enz. enz.

NOTA: wie een zwever meeneemt is verantwoordelijk voor de goede toestand van de aanhangwagen voor het vertrek (aanwezigheid van alle accessoires, belading en bevestiging van alles, toestand reservewiel, verlichting, bandenspanning), aanwezigheid van alle papieren aanhangwagen en zwever met voldoende geldigheidsduur (lang genoeg op voorhand controleren om

onaangename verrassingen te vermijden; noteer dat het toestel niet de lucht in gelaten wordt door de Fransen als je geen geldige verzekerings- en luchtwaardigheidsbewijzen kunt tonen). Regelmatige controles tijdens het rijden zijn aangewezen (we hebben ooit een bijna klapband gehad die het breken van lasnaden in de remorque en het loskomen van een vleugel tot gevolg had).

Iedereen is persoonlijk verantwoordelijk voor het bijhebben van stoeltje en eetgerief (uit je handen moeten eten op de grond is ook niet alles). Noteer dat de Fransen je zweefvlieg/oefenvergunning (geldigheidsduur!) vragen bij aankomst op het vliegveld.

Hartmut Koelman

Overgenomen uit *LUAC Info* (18de jaargang nr. 2, april-juni 2001)

Heb je de nieuwe website van de Liga reeds bezocht? Je vindt hem onder:

www.zweefvliegen.be of **www.lvzc.be**

Je krijgt er elk weekend de status van de LFA Golf, je kan er je kennis van de luchtruimstructuur bijschaven, via links de software voor de Charronbeker downloaden, of het SOAR vluchtvoorbereiding- en evaluatieprogramma van Luc Beerts... Op het Forum kan je ook met andere zweefvliegers discussies voeren.

Webmaster is Mattijs Kuppens.

Wat gebeurt er zoal als je een noodvalschermbinnenbrengt voor een jaarlijkse inspectie?

Als je een inspectie van je noodvalschermbinnenbrengt, is het wenselijk dat je het minstens 1 week vooraf opentrekt. Dit is nodig om je valschermbinnenbrengt te laten verluchten. Indien dit niet is gebeurd, moet je het harnas even aandoen en bekijken we de procedure om je valschermbinnenbrengt te activeren. Het is uiterst belangrijk deze procedure toch minstens één maal per jaar (lieft meerdere malen) te herhalen zodat deze goed in je geheugen is gegrift... mocht je ze ooit nodig hebben.

Vooreerst is het aangeraden om een aantal keer de positie te bepalen van het handvat. Je neemt het zo vast: de duim in het handvat zodat je het stevig in de hand hebt. Tijdens deze beweging is het aangeraden om ook naar het handvat te kijken (in een nood-situatie kan men dit soms niet vinden).

Nadat je dit een aantal keer hebt geoefend, kan je het handvat effectief trekken, zodat het valschermbinnenbrengt zich opent. Trek hiervoor het handvat in de richting van de housing, dit is: naar beneden. Let op de kracht die je nodig hebt om dit uit te voeren. Let ook op de veer die uit het harnas springt: ze moet enkele meters ver terechtkomen.

Trek het volledige valschermbinnenbrengt uit het harnas tot de koorden volledig zijn gestrekt. Doe dit

lieft op een zuivere ruime plaats, vrij van olie, vetten, stof, glasvezels en zuren, dit om beschadiging aan je materiaal te voorkomen. Wanneer het valschermbinnenbrengt open is, kan je het ook eens van dichtbij bekijken en naziën of het voorzien is van stuurtoegles op de handriemen. Het kan ook gebeuren dat twee lijnen onderaan voorzien zijn van een merkteken en dat deze gebruikt moeten worden om het valschermbinnenbrengt te besturen. Sommige valschermbinnenbrengten hebben stuurtoegles en anderen hebben dit niet. Wij kunnen je dan wat uitleg geven over je valschermbinnenbrengt.

Onderaan ieder valschermbinnenbrengt, op paneel nr. 1, staat de fabricatiedatum, het type of merk van de koepel en het part- en serienummer vermeld. De levensduur van een valschermbinnenbrengt in België is momenteel gezet op 20 jaar.

Vooraleer het valschermbinnenbrengt te plooiën, worden er trektesten op de stof van je koepel uitgevoerd. Deze gebeuren op verschillende panelen, zowel in de langs- als dwarsrichting van de stof. Zo kunnen we de sterkte van de koepelstof bepalen. Indien deze tijdens deze testen gescheurd werd, dan wordt uw materiaal afgekeurd omdat de stof te zwak is geworden. Dit kan allerlei oorza-

ken hebben. Er wordt eveneens een zuur-tetest met bromocresol uitgevoerd. Deze gebeurt op de netting die in de stuurtoegles van de koepel is gestikt.

Dit zijn slechts een paar puntjes waarmee we kunnen bepalen of je materiaal veilig is voor gebruik. Verder worden ook alle volgende tests uitgevoerd:

- Staat van het harnas: nazicht op beschadigingen, op de stikkingen, op housing, ripcord en alle metalen sluitingen.
- Staat van de koepel: nazicht op de sterkte van de stof door middel van een trektest, op de sterkte van de netting door middel van een ph-test, op de toestand van de koorden, op de toestand van de hangriemen, op de sterkte van de veer.

Na alle testen zullen we het materiaal terug opplooien en opbergen in het harnas. Hiervoor rollen we het eenvoudig op en leggen het in het harnas. De veer moet vrij blijven. Het is aangeraden om uw harnas in een zak op te bergen. Pas op met de rits, deze mag de stof van het harnas niet kunnen beschadigen. Na zo'n jaarlijkse inspectie kan je er zeker van zijn dat je noodvalschermbinnenbrengt in orde is.

Ronny Vervaeke

Over loggers, wedstrijden en overlandvliegen

Loggers

Loggers zijn nu duidelijk ingeburgerd bij de overlandpiloten: zelfs op de clubklassekampioenschappen waren er maar twee kandidaten opgedoken zonder IGC-gekeurde "GNSS FR". Om de verificaties 's avonds te versnellen en gebruik te kunnen maken van alle wedstrijdformules werd er afgesproken dat die met bijv. een Garmin 90 + baro konden deelnemen. Dit is trouwens in Wallonië mogelijk voor hun Charron, en in Frankrijk voor bepaalde NK's. Misschien een idee voor onze Charron? Een Garmin 12 of Etrex is toch veel goedkoper dan een Volkslogger of Colibri, en beter geschikt voor de navigatie. Natuurlijk zijn die niet beveiligd, maar als de verantwoordelijke sportcommissaris zelf het geheugen checkt voor en na de vlucht... Bij bepaalde modellen is er zelfs een pneumatische hoogtemeter en wordt het barogram mee opgeslagen.

Luchtruimschendingen

Anderzijds is het duidelijk dat je op competitieniveau niet alleen een logger, maar ook een betrouwbare moving map nodig hebt om

rakelings langs de verboden gebieden te kunnen passeren zonder het risico op uitsluiting te lopen ten gevolge van een ongewilde luchtruimschending. Probleem: er bestaat geen enkel "officieel" materiaal. Ook bekende software met een goede reputatie voor vluchtevaluatie biedt geen garantie dat de luchtruimstructuur effectief klopt: er zijn soms ernstige afwijkingen vast te stellen. Je zou bijna voor elke wedstrijd moeten meedelen welke software in welke versie zal gebruikt worden, en dan kan de piloot die meestal ook niet in vlucht meenemen... Trouwens, met officiële luchtvaartkaarten is het niet beter: twee Franse kaarten (van 31 maart 2001 en 1 april 2001) geven andere luchtruiminfo over de TMA Rijssel!

Verificatie aan de hand van de bruto gegevens (lengte, breedte, hoogte) is ook niet altijd mogelijk, waar de AIP gewoon zegt dat de grens van het luchtruim overeenkomt met de (grillige) staatsgrens. En voor de inrichters is het een zware beslissing om iemand uit te sluiten. Moeten we misschien een bufferzone rond de luchtruimgebieden inbouwen (bijv. 1 km rond een TMA) waar een lichtere penaliteit geldt?

Keerpuntbestanden

De LVZC heeft via de GPS- en Charron-commissies baanbrekend werk verricht door het opstellen van een gehomologeerde keerpuntlijst. Wanneer je echter gaat vliegen in het buitenland, merk je snel dat ieder in zijn hoekje aan zo'n lijst heeft gesleuteld, met een hoop dubbel werk en kleine afwijkingen. Deze zomer zat ik met enkele Walen in Issoudun. Telkens we samen vlogen, moesten we zien in welke mate onze keerpuntbestanden compatibel waren. En als er een Fransman bijkwam, was er een derde keerpuntbestand. Er is nu een officieel IGC-formaat voor keerpuntbestanden; zou men niet internationaal kunnen afspreken dat elk land een lijst optimaliseert voor haar grondgebied, en die lijst ook internationaal homologeren? Een omzettingprogramma naar de diverse loggerformaten is ook gewenst, los van vluchtevaluatieprogramma's.

Nieuwe proeven

Op wedstrijden worden er steeds meer proeven ingelast die afwijken van de klassieke snelheidsproef rond vooraf bepaalde keer-

punten. De interessantste toevoeging lijkt de AAT (Assigned Area Task), waarbij de keerpunten vervangen worden door zones waarbinnen je om het even waar je keerpunt mag kiezen. Natuurlijk kan dit moeilijk met foto's, een logger is bijna onontbeerlijk. Voordeel? Je kan je vlucht gedeeltelijk aanpassen aan het weer, verder vliegen in een gunstige zone en korter keren waar het slecht gaat. Punten zijn functie van snelheid en afstand. Er zijn nog een paar schoonheidsfoutjes in de huidige versie van de berekeningsformule, omdat je resultaat voor

eenzelfde vlucht sterk kan hangen naar gelang de opties die de meerderheid nam. Verder moet je er als wedstrijdorganisator op letten dat het niet mogelijk mag zijn dat iedereen de proef rondt, maar niemand de minimum afstand haalt!

Loggerwedstrijd

In Duitsland is er sedert een paar jaar een gedecentraliseerde on-line wedstrijd, waar men ook als buitenlander kan deelnemen. Je logt na een vlucht in op de website, vult het wedstrijdformulier on line in en stuurt

je loggerbestand in. De volgende dag kan je zien hoe je presteerde t.o.v. de andere vluchten van de dag! Er zijn verschillende klasseringen voorzien. Het blijft wel een zuivere afstandswedstrijd, zoals onze Charron.

Feitelijk zou het met loggers nu toch ook mogelijk moeten zijn om een gedecentraliseerde snelheidswedstrijd te houden? Kom, welke computerfreak ontwikkelt zo'n website bij ons?

Stéphane Vander Veken

Belgische Kampioenschappen te Saint-Hubert door de bril van de ophaler

Al maanden werden er plannen gemaakt door Marc Ruymen om naar het Belgisch kampioenschap te gaan. Van 19 tot en met 27 mei zou dit kampioenschap plaats vinden in St-Hubert. Ik had besloten om ophaalploeg te spelen gedurende die periode.

Gezien ik bij het begin van de wedstrijd nog in St-Auban zat, heb ik het begin niet kunnen meemaken. Zondagavond aangekomen, wist Marc toch al te vertellen dat hij al buiten gelegen had op de eerste vliegday. Een geluk dat hij die zondag binnengekomen was, want zijn ophaalploeg (Yves Ruymen) lag zelf buiten in Bouillon. Jeff Segers was er ook wel om Marc te depanneren, maar hij had om een of andere reden niet al te goed geslapen.

Maandag hebben we onze diensten terug kunnen bewijzen. Marc lag samen met een LS6 buiten juist over de Duitse grens. Theo, die ons twee dagen kwam helpen, heeft de aanhanger van die LS6 aangepikt en Burt en ik die van Marc. In een groot, mooi veld troffen we de twee buitenlanders aan. Het veld lag vol stenen en de LS6 had een beetje schade. Marc had gelukkig geen schade.

Dinsdag hebben we onze vaardigheden als ophaalploeg een beetje verscherpt. Het is dus niet de bedoeling van daar gewoon op

een telefoontje te wachten om met de remorque te vertrekken, maar ook om de wedstrijdpiloot te steunen gedurende zijn vlucht. Hiervoor moesten we informatie hebben. Met Yves zijn radiootje hebben we alle frequenties gescand om de andere piloten te onderscheppen. Soms konden we er wel iets bruikbaar uit halen.

Woensdag beloofde eerst een eenzame dag te worden, maar in de namiddag stonden Yves en Sofie daar. Een beetje gezelschap is geen overbodige luxe op zo'n wedstrijd. Die dag heeft Marc redelijk lang gevlogen en hij is binnen geraakt.

Donderdag werd wel die eenzame dag die ik verwachtte, de hele dag alleen. Er was een 500 km uitgeschreven en Marc is, ocharme, op 30 km van het vliegveld buitengeland. Hij was teleurgesteld van zijn vlucht, maar hij besefte wel dat hij veel aan het leren was. "Het is allemaal niet zo simpel dat wedstrijdvliegen" legde hij mij uit tijdens het eten 's avonds.

Vrijdag werd het iets minder goed weer en zijn er geen piloten rond geraakt. De meesten zijn wel binnengerakt, waaronder Marc. De wedstrijd begon stilaan op zijn einde te lopen en dat was te voelen aan de wedstrijdleiding de dag erop. Het



Discus 2 (foto Stijn Jansen)

weer was niet slecht, maar ze bleven de start uitstellen en uiteindelijk werd de wedstrijd afgeleast.

Goed voor mij, want dan mocht ik eens met de Discus 2 vliegen. Zo gezegd, zo gedaan. Ik heb toch nog 2 uur en half gevlogen. We zijn die avond nog terug naar Tienen vertrokken. Het was een heel plezante week en zeker voor herhaling vatbaar. Marc, als ge volgend jaar terug meedoet, ben ik terug kandidaat. Wie gaat er nog mee...?

Bart Huygen

(overgenomen uit *Cumulus*, clubblad van De Wouw)

Het hoekje van de boekenvreter

Af en toe kom je bedrogen uit als je zomaar een boek bestelt zonder het eerst onder de ogen te krijgen. Toen mijn exemplaar van *Himmel ohne Grenzen* van Frank FRANKE (Herbig Verlagsbuchhandlung, München 2001 - 144 blz geglansd papier 24,5 x 29 cm, vele kleurenfoto's) in de bus viel, merkte ik onmiddellijk dat dit een letterlijke kopie was van het werk dat Franke in 1990 samen met Helmut Reichmann had gepubliceerd bij Umschau, Frankfurt, onder

de titel *Lautlos mit dem Wind* over het vliegen op de "Flying M Ranch" van Barron Hilton (zie het Hoekje van de Boekenvreter, Ligablad 45 van januari-februari-maart 1991). Alleen de foto's waren veranderd.

Bij een nauwkeurige vergelijking vallen slechts enkele wijzigingen op: het voorwoord van Reichmann is vervangen door een van astronaut Ulf Merbold, een paar teksten van Reichmann zijn weggelaten, het hoofd-

stuk over countryzanger John Denver werd in de verleden tijd omgezet en een korte paragraaf behandelt Denver's dood, en... de datum bij de handtekening van Barron Hilton onder diens inleidende tekst is aangepast! Boerenbedrog noem ik dat (met mijn excuses voor de landbouwers).

Voor wie het oudere werk niet bezit, blijft dit boek natuurlijk wel interessant, want de "Flying M Ranch" is zeker één van de beste



Kranich 2, tweezitter met meeuwenvleugel (foto Joris Van de Putte)

zweefvliegsites voor grote, snelle vluchten. Reichmann vloog daar destijds een 1000 km met een oude, scheefgetrokken Twin 1. En om de twee jaar worden de winnaars van de "Barron Hilton Cup" daar uitgenodigd samen met de wereldkampioenen voor een onvergetelijk zweefvliegverlof. De nieuwe foto's zijn goed gekozen, maar zijn toch voornamelijk varianten op die van het vorige werk. Beperkt aan te bevelen dus.

Voor amateurs van oldtimer zweefvliegtuigen is het nieuwe boek van Jochen EWALD, Rainer NIEDREE en Peter F. SELINGER, *Oldtimer Segelflugzeuge* (Aviatic Verlag, Oberhaching 2000 - 175 blz geglansd papier 20,5 x 28,5 cm, vol kleurenfoto's) een must. Het gaat hier eens niet om een geschiedkundig overzicht van klassieke zweefers, maar eerder om een hulde aan de mooiste nog vliegende pionierstoestellen: de ge-

schiedenis van de carrière en van de op-eenvolgende restauraties van de individuele toestellen is hier belangrijker dan de samengevatte geschiedenis van het type.

Het boek is dus vooral een loflied aan de fanatiekers die tijd en geld stoppen in het vliegklaar houden van toestellen als de Baker-McMillen Cadet II (Amerikaanse eenzitter van 1930, oudste origineel nog luchtwaardige toestel ter wereld) of de Laubenthal H2PL Musterle (een pas eind 1999 ingevlogen kopie van het in 1929 gebouwde toestel waarmee Wolf Hirth de Amerikaanse nationale kampioenschappen won met een van de allereerste thermiekluchten).

Sommige hier voorgestelde zweefvliegtuigen werden slechts in één exemplaar vervaardigd. Andere, zoals de Grunau Baby, de Weihe of de Meise, werden in serie gebouwd. Maar zij stralen allemaal een eigen persoonlijkheid uit, en zijn met andere types niet te verwarren, zoals je zo vaak hoort over moderne kunststoftypes. En wie wenst niet op de een of andere dag te vliegen in een open type, zonder die kap die je ingesloten houdt? Voor elk van de besproken toestellen zijn er tal van mooie kleurenfoto's, met details van instrumenten of constructieve eigenaardigheden, en ook haarscherpe driezijdenaanzichten. Kopen!

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegtuignieuws

Centrair

De firma uit Le Blanc had vroeger dit jaar besloten de zweefvliegtuigbouw stop te zetten, gezien de te lage interesse voor de Alliance 34 tweezitter (ex-Scheibe SF-34). De Franse zweefvliegfederatie heeft echter een bestelling gegarandeerd van 10 stuks, en Centrair zal op eigen risico 2 verdere exemplaren bouwen, zodat de productie verder loopt tot 2003.

Diana

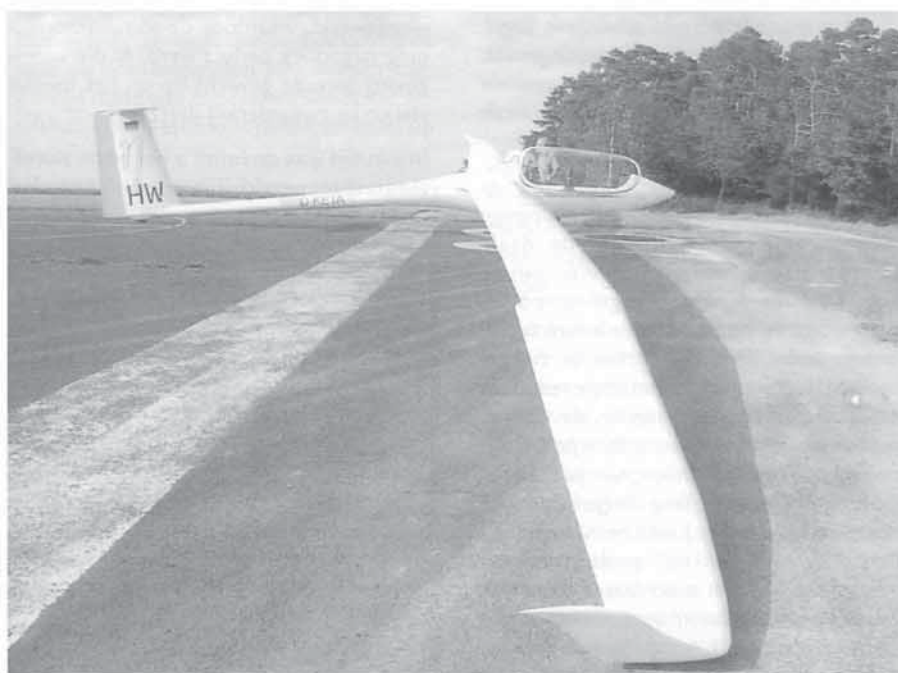
De productierechten en mallen voor de SZD-56 Diana, de renklasser van PZL Bielsko, zijn na de teloorgang van deze traditieke fabriek opgekocht door de ingenieur die het toestel ontwierp, Bogumil Beres. Deze heeft in Bielsko-Biala een nieuwe fabriek opgestart met voornamelijk ervaren PZL-personeel, om zijn geesteskind nieuw leven in te blazen.

Eta

De 30-m-plusser tweezitter Eta van Hans-Werner Grosse heeft er een eerste buitenlanding op zitten! Tijdens een overvliegen van het toestel, waarbij gezien het regenachtige

weer een "zaagtandvlucht" (motor aan, glijden, motor aan, enz.) werd uitgevoerd, weigerde de motor een laatste maal volledig uit te klappen. De prestaties lieten niet toe

een uitwijkvliegveld te bereiken: in het veld voor de landingsbaan ging de Eta aan de grond. Een perfecte buitenlanding. Naar het schijnt was het echter geen lachertje om het



De Eta (foto Patrick De Backer)

zware toestel uit het modderige veld tot op het vliegveld te krijgen...

Gomolzig

Wij kennen deze firma voornamelijk als bouwer van geluidsdempers voor vliegtuigmotoren, maar nu liggen er daar plannen voor een super-sleeptoezel, een elementaire tandemtweezitter met motor-zweervleugel maar met de 230 pk sterke dieselmotor van SMA, die in april jl. de type-goedkeuring als vliegtuigmotor bewoek. Het eerste prototype, dat de deugdelijkheid van het concept moet bewijzen, zal een eenvoudige staalbuisromp hebben, met Fournier RF-5 of Super Dimona vleugels.

Hatherleigh Consultants

Van de CAVOK-10, ULV-motorzwever afgeleid van de Franse standaardklasser Crystal, heeft op 5 juli de roll-out plaatsgevonden. Er moest nog geschaafd worden aan het motorsysteem alvorens de eerste proefvlucht uit te voeren (in principe tegen eind augustus). De geassembleerde hoofd-vleugel (11 m spanwijdte) weegt slechts 44 kg, elke buitentip 4 kg! Een droom bij de montage! Een reeks afgeleiden zijn reeds voorzien: een zuiver zweefvliegtuig, een elektromotorzwever, een tweezitter ULV-motorzwever...

Korff Flugtechnik

Voor bezitters van een Grob G 109 toermotorzwever biedt Korff een ombouw met

een krachtige, moderne Limbach 2400DT1 motor aan. Deze levert 130 pk en maakt van het toestel een snelle toermachine en een zeer goed sleeptoezel, dat een 660 kg zware zwever in de lucht krijgt met nog 2,5 m/s. Maximale sleepplaten zijn overigens 850 kg op verharde baan en 790 kg op gras.

Neushaken

De Duitse regeling waardoor een neushaak verplicht werd voor de vliegtuigsleepstart is nu definitief ingetrokken. In de plaats komt een minimale ervaringseis voor de vliegers: vijf sleepstarts minimum tijdens de laatste 6 maanden om te mogen starten aan de zwaartepuntshaak.

Rolladen Schneider

Voor de LS4 kan men nu ook dezelfde winglets bestellen die we kennen van de overige LS-toestellen. Drie versies zijn voorzien: in kitvorm voor zelfplaatsing, ruw afgewerkt of als kant-en-klare ombouw. Ook bij hoge vleugelbelasting kan men nu mooi traag thermieken, en tot 160 km/h zijn geen nadelige invloeden op de prestaties merkbaar.

De LS8-15/18 is voortaan eveneens met een thuisbrenger verkrijgbaar, met een tweecilinder Solo en vaste schroef met kleine doormeter maar brede bladen.

Schleicher

De ASW 28 heeft van het Luftfahrtbundesamt de type-goedkeuring ontvangen.

De testvluchten waren reeds een jaar geleden afgehandeld, maar het was even wachten op de resultaten van fluttertest e.d. Voor de ASH 25 zijn de 26-m-opsteektippen nu ook goedgekeurd. Verder werd er besloten de bouw van de ASK-23, het laatste geesteskind van wijlen Rudolf Kaiser, te staken. De tweezitter ASK-21 blijft evenwel in productie.

Sportine Aviacija

De Litouwse zweefvliegtuigfabricant heeft van zijn succesvolle 15/18 m LAK-17 nu ook een standaard/18 m LAK-19 afgeleid. Het prototype werd ingevlogen op 30 juli ll. Leeggewicht is 214 kg (220 in 18 m), maximum vlieggewicht 453 kg, vleugeloppervlak 9,06 m² (9,8 m²), slankheid 24,83 (33), vleugelbelasting 31,5 à 50 (30,1 à 46,2), minimum daalsnelheid 0,53 m/s (0,48 m/s), beste glijhoek zonder ballast 44 (49) bij 95 km/h, met ballast 45 (50) bij 115 km/h.

Tost

De voorziene versoepeling van de onderhoudsschema's voor Tosthaken is nu ook goedgekeurd. Hierdoor vervalt de klassieke vierjaarlijkse controle, vervangen door een controle op basis van het aantal bewegingen. Dit is zeker goed nieuws voor privétoestellen en clubtoestellen voor gevorderden, maar opgelet! Voor intensief gebruikte trainingstoestellen kan dit wel eens neerkomen op meer controles!

Voor meer details, raadpleeg de technische controleurs.

Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 9)

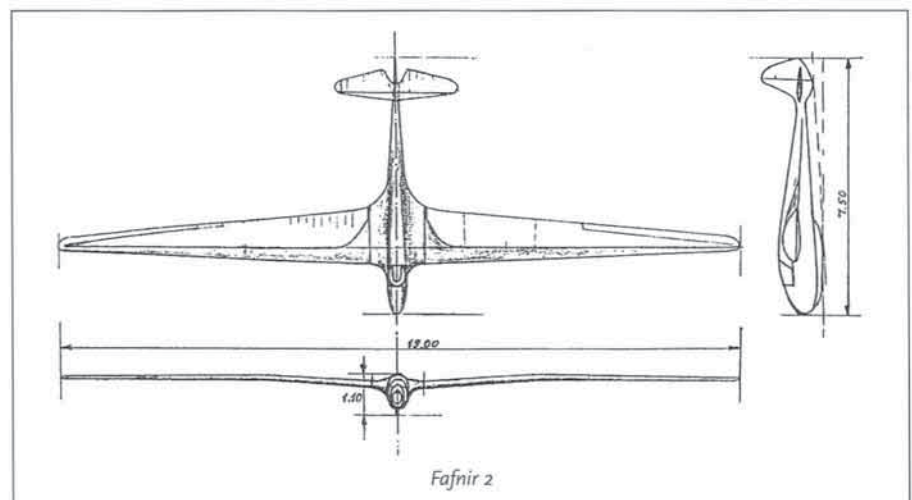
In de vorige aflevering hadden we het al over een aantal toestellen met meeuwenvleugel. Maar met de Moazagotl en de Spalinger was de "mode" nog niet over. Daarom bespreken we nu nog de Fafnir 2, de Rhönsperbers en de Minimoa.

In het begin van de jaren dertig werden er aan de universiteit van Göttingen uitvoerige windtunnelproeven verricht op de ideale rompvorm voor het minimaliseren van de weerstand die door de vleugel-rompovergang wordt veroorzaakt. Men kwam tot de conclusie dat de plaatsing van de vleugel halfweg de romphoogte het beste resultaat opleverde en dat de romp en de vleugel samen moesten worden ontworpen. Zo'n ontwerp was de Fafnir 2 van Alexander Lippisch. In tegenstelling tot de Fafnir (zie deel 4 in Ligablad 82) was het vleugelprofiel heel wat minder "hol" en de meeuwen-vleugel zat ook niet meer boven de romp. De dunne vluchtboord ging in een wijde bocht over naar de romp en ook de aan-vliegboord zat "afgerond" vast aan de romp ter hoogte van de cockpitkap. Later werd de

overgang van de neus naar de kap eveneens weggewerkt, waardoor de rompstroomlijning nagenoeg perfect werd. Al die vormgeving leverde gewicht op en het toestel viel 50 kg zwaarder uit dan berekend was!

In zijn tijd was de Fafnir 2 het beste zweefvliegtuig ter wereld. Zijn prestaties werden

nauwkeurig gemeten. Het vloog langzaam en zijn beste daalsnelheid lag bij 53 km/uur; de maximale glijhoek van 26 werd bij 67 km/uur bereikt. Op het Rhöntreffen van 1934 haalde Heini Dittmar een nieuw afstandsrecord van 375 km, net iets boven het record dat Wolf Hirth de dag voordien



had gevestigd. De Fafnir 2 vormde niet de aanzet tot een serieproductie, want de kosten voor zo'n omslachtige constructie in hout waren te hoog voor grotere reeksen. Het toestel vloog wel nog enkele uitstekende wedstrijdresultaten bijeen, maar bleef hoofdzakelijk in Darmstadt vliegen, waar het in 1945 door de geallieerden intact werd teruggevonden – maar toch door een RAF-regiment in brand werd gestoken volgens een bevel tot vernietiging van alle vijandelijke vliegtuigen...

Technische kenmerken: Spanwijdte 19 m; vleugeloppervlakte 17,7 m²; slankheid 20,4; vlieggewicht 382 kg; vleugelbelasting 21,6 kg/m²; beste glijgetal 26 bij 66,5 km/h; minimale daalsnelheid 0,63 m/s bij 54 km/h Daalsnelheid bij 100 km/h 1,36 m/s.

De **Rhönspërber**, een ontwerp van Hans Jacobs van 1935, was bedoeld als een gemakkelijk te bouwen model voor algemeen gebruik, maar met goede overlandeigenschappen. De vleugel was aëro dynamisch gelijk aan die van de Rhönbussard (zie deel 7 in Ligablad 85) maar had een grotere spanwijdte, onder meer dankzij de plaatsing als schouderdekker in plaats van bovenop een romppylon. Ook het montagesysteem was vereenvoudigd: de strompen van de hoofdlijger kwamen in het midden van de romp samen, maar de pinnen om de beide vleugelhelften bijeen te houden werden horizontaal ingeschoven. Zo kwamen alle krachten op de hoofdlijger terecht. De verbinding tussen romp en vleugel werd verkregen door twee bijkomende horizontale pinnen, één aan de spant ter hoogte van de vluchtboord en een andere onder de hoofdlijger. Daarvoor moest zelfs een opening onder de vleugel worden uitgespaard, omdat die pin vanuit de romp niet bereikbaar was.

Het opvallendst aan de Sperber was dat de piloot een uitzicht rondom had, doordat de kap bestond uit staalbuis met plexiplaten erop bevestigd. De cockpit was ruim ge-

noeg voor grote piloten met parachute en extra instrumenten. De Sperber was bestand tegen acrobatische manoeuvres en had een toegelaten snelheid van 200 km/h. Dankzij de grotere spanwijdte en de betere aansluiting tussen vleugel en romp waren de prestaties beter dan die van de Rhönbussard. Het gemeten glijgetal bedroeg bijna 22. Dat was zeer behoorlijk voor een eenvoudig clubtoestel, waarvan de serieproductie in 1935 bij Flugzeugbau Schweyer werd begonnen. In totaal werden er ongeveer honderd toestellen vervaardigd. In 1935 brak Ludwig Hofmann het record van Dittmar met een afstand van 474 km, de eerste zweefvlucht van meer dan 400 km. Een paar dagen later al werd het record op 504,2 km gesteld, weer in een Sperber.

Maar al vrij spoedig raakte de Sperber "verouderd" ten opzichte van de nieuw ontwikkelde toestellen. Voor het Rhöntreffen van 1936 bouwde Hans Jacobs voor Hofmann een vergrote versie, de Sperber Senior, met een grotere spanwijdte, een slankere vleugel en een uitgesproken knik in de meeuwenvleugel. Het gebruikte profiel moest ook betere prestaties bij hoge snelheid mogelijk maken. De Senior werd overgebracht naar New York, waar Peter Riedel in 1937 aan de Elmirawedstrijd deelnam. Tijdens een trainingsvlucht overvlog hij zelfs New York. Hij haalde op de wedstrijd de meeste punten, maar kon als buitenlander niet tot winnaar van de US Championships worden uitgeroepen. Na de wedstrijd werd het toestel weer naar Duitsland gebracht, waar het blijkbaar nooit meer vloog.

De Rhönspërber was te groot voor sommige piloten. Voor Hanna Reitsch bijvoorbeeld bouwde Hans Jacobs de Sperber Junior met iets minder spanwijdte dan de Senior van Hofmann, maar met een al even scherpe meeuwenvleugelknik. De cockpitkap op de naar de lichaamsmaten van Reitsch ontworpen romp was een houten skelet met gedeeltelijk beglaasde kijkopeningen zoals op de Fafnir I.

Technische kenmerken:

Rhönspërber: Spanwijdte 15,20 m; vleugeloppervlakte 15,1 m²; slankheid 15,3; leeggewicht 182,5 kg; vlieggewicht 287,5 kg; vleugelbelasting 19 kg/m²; beste glijgetal 21,6 bij 63 km/h; minimale daalsnelheid 0,73 m/s bij 50,5 km/h. Daalsnelheid bij 100 km/h 1,74 m/s.

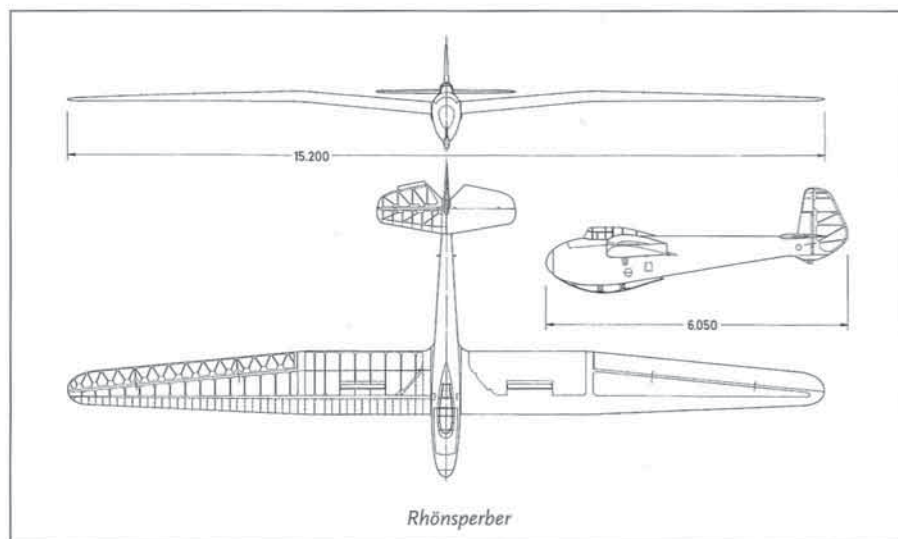
Sperber Senior: Spanwijdte 16 m; vleugeloppervlakte 16,2 m²; slankheid 15,8; leeggewicht 186 kg; vlieggewicht 291 kg; vleugelbelasting 18 kg/m²; beste glijgetal 22,7 bij 67 km/h; minimale daalsnelheid 0,74 m/s bij 56,5 km/h. Daalsnelheid bij 100 km/h 1,63 m/s.

Sperber Junior: Spanwijdte 15,60 m; vleugeloppervlakte 15,5 m²; slankheid 15,7; leeggewicht 175 kg; vlieggewicht 280 kg; vleugelbelasting 18,1 kg/m²; beste glijgetal 24,3 bij 68 km/h; minimale daalsnelheid 0,65 m/s bij 48,5 km/h. Daalsnelheid bij 100 km/h 1,5 m/s.

De Göppingen 3 was een "verkleinde uitvoering" van de Moazagotl (zie deel 9 in Ligablad 86), en kreeg zo zijn naam Mini Moazagotl (al gauw verkort tot **Minimoa**). Het toestel werd gebouwd door Martin Schempp en Wolf Hirth in hun nieuwe fabriek in Göppingen nabij Stuttgart. Het was de bedoeling, hetzelfde toestel in 3 verschillende spanwijdten (16, 17 en 18 meter) aan te bieden, maar uiteindelijk werd alleen de 17-meterversie in serie gebouwd. Op de eerste Minimoa's zat de vleugel bovenop de romp, waarbij het hoofd van de piloot tussen de aanvliegboord zat, onder een mooi aansluitende kap. Het uitzicht was echter erg beperkt.

Er werden maar drie toestellen met de hoge vleugel gebouwd. De vleugel van de Minimoa was zeer moeilijk qua constructie: de meeuwenvleugelknik was zeer sterk, en bovendien moest de hoofdlijger vanaf de knik ook naar achteren worden "geplooid". Het lamineren van de lijger was dan ook onderhevig aan afwijkingen in de vorm, zodat er Minimoa's bestonden waarvan de twee vleugels niet evenveel draagkracht leverden.

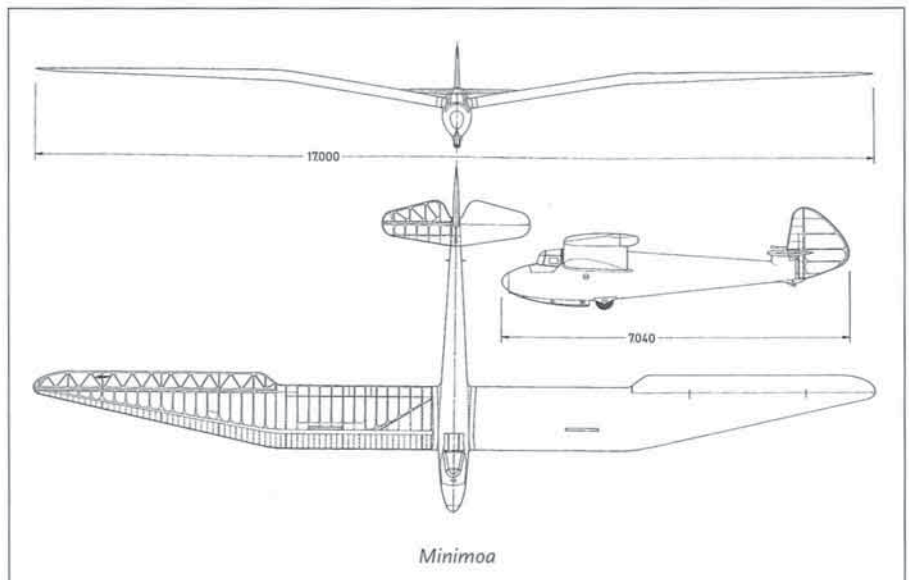
Weldra werden er grondige veranderingen in het ontwerp aangebracht: het pendelhoogteroer, dat bij hogere snelheden te gevoelig was, werd vervangen door een vast staartvlak met hoogteroer. In 1936 werd de vleugel lager ingeplant, zodat de piloot voor het eerste een goed uitzicht kreeg uit de aangepaste cockpitkap. Het richtingsroer werd vergroot en op de vleugelbovenzijde werden stoorkleppen ingebouwd. In een tank in de romp kon waterballast worden meegenomen, want de belastingsfactor van 10 maakte het toestel daarvoor stevig genoeg. In die vorm werd de Minimoa zeer



succesvol, zodat er een grote reeks van gebouwd werd, met bestemmingen in allerlei landen waar aan zweefvliegen werd gedaan.

In Minimoa's werden afstands- en hoogte-records gebroken, onder meer op de Rhönwedstrijd in 1938: 5 500 m, zonder zuurstof of blindvlieginstrumenten! Maar de dag nadien gingen 18 toestellen de cumulonimbussen over de Wasserkuppe in. Zes ervan braken in de vlucht in stukken of botsten op elkaar, waarbij drie piloten omkwamen, onder andere Günther Lemm, die de dag voordien het hoogterecord had gebroken. En toch kwam een Minimoa met Walter Drechsel veilig naar beneden, ver van de Wasserkuppe, met een baro van 6 687 meter; hij moest zijn klim stoppen wegens zuurstoftekort. Zijn record hield slechts 3 maanden stand. Naar aanleiding van die ongelukken werden in de Minimoa's voortaan volwaardige remkleppen aangebracht.

Technische kenmerken: Spanwijdte 17 m; vleugeloppervlakte 19 m²; slankheid 15,21;



leeggewicht 228 kg; vlieggewicht 353 kg; vleugelbelasting 17,5 kg/m²; beste glijgetal 25,7 bij 69,9 km/h; minimale daalsnelheid

0,70 m/s bij 60,9 km/h. Daalsnelheid bij 100 km/h 1,52 m/s.

Peter Mullaert

Een duik in het verleden (deel 4)

"Zweefvliegen is ... vliegen met zonne- en hersenenergie"

Na de eerste schoorvoetende pogingen en studies (deel 1: Da Vinci, Sir Cayley, Le Bris, Mouillard), waagde de mens zich iets verder (deel 2: Pénaud, Montgomery en Maloney). Verdere belangrijke vooruitgang werd geboekt (deel 3) door Lilienthal en zijn engelse volgelinge Pilcher, die beiden tragisch maar roemrijk aan hun einde kwamen. Dit 4de en laatste deel licht de rol toe van twee gekende namen (Octave Chanute en Orville Wright), maar ook van een onterecht vergeten pionnier: José Weiss.

1832 - 1910 De Amerikaanse spoorweg-ingenieur: Octave CHANUTE

Geboren in Parijs, emigreerde hij op 5-jarige leeftijd met zijn vader naar de USA in 1838. Hij volgde nooit officieel hoger onderwijs, maar kon toch dank zij zelfstudie en hard werk in Chicago hoofd-ingenieur der spoorwegen worden in 1863.



In 1894 publiceert Chanute een volumineus boek getiteld "Progress in flying machines", dat alle aërodynamische en vliegtuigkundige kennis van dat moment reper-

torieerde: de fysica van de glijvlucht van de vogels, het belang van de aanvalshoek en lift, controle van de laterale stabiliteit via vleugeltorsie (Cf. Mouillard - deel 1), enz. Vooral de reeds gepubliceerde studies van Lilienthal kregen veel aandacht. Spoedig werd dit werk de "bijbel" van alle vliegfanaten en werd zo een standaard referentiewerk voor een hele generatie vliegtuigbouwers. Zo bijv. baseerden de Wright-brothers voor de realisatie van hun vleugeltorsie-mechanisme zich op de publicatie van Chanute. Wilbur Wright schreef in 1911:

"...his encouragement of workers in all countries vastly influenced the trend of events accompanying the birth of the art (of flying - nvd). From all of these causes I think I was fully justified in saying that if he had not lived the history of human flight would have been quite different from what it has been."

Hijzelf bouwde eerst zweefvliegtuigen van het Lilienthal-type, maar verliet deze piste wegens onvoldoende wendbaarheid. Kort nadien experimenteerde hij op Miller-beach met multi-gevleugelde zwevers (5 paar vooraan en 1 paar achteraan), met beter succes. Vanaf 1896, verder werkend op het model van de box-vliegers van de Australiër



Hargrave (zie deel 3), vervaardigde hij dan zweefstoestellen met de typische "multi-box"-morfologie, die later verschillende andere piloot-bouwers inspireerde (Ferber, Voisin, Santos-Dumont).



Hij maakte honderden vluchten, zonder majeure accidenten, doch zonder de beste vluchten van Lilienthal te evenaren (alleen Pilcher slaagde erin bijna even goed als Lilienthal te doen). De fundamentele bijdrage aan het vliegwezen van Octave Chanute was meer als verzamelaar en verspreider van de meest actuele aëronautische kennis van zijn tijd dan als piloot.

1859 - 1919 De kunst schilder: José WEISS

Deze naam is voor velen onbekend. Onterecht, omdat hij net als Da Vinci een zeer veelzijdige personaliteit was, wiens invloed op het zweefvliegen sterk wordt onderschat.

José WEISS, geboren in Frankrijk (Elzas), emigreerde met zijn familie op 12-jarige



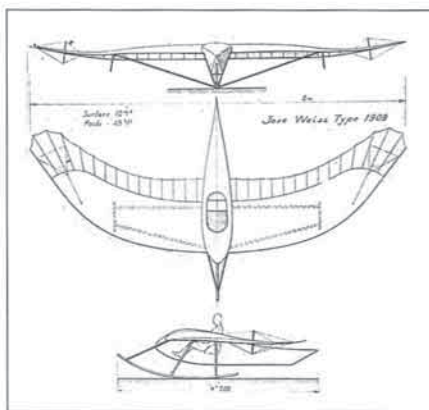
leeftijd naar Engeland, waar hij als succesvolle kunstschilder Sussex in beeld bracht en zo comfortabel aan de kost kwam. Al zijn vrije tijd en spaarcenten spendeerde hij in aëronautische experimenten.

Weiss was op de hoogte van de pogingen van Le Bris en Mouillard (zie deel 1) en Lilienthal (zie deel 3). Hij bouwde schaalmodellen met een tot dan nog ongezien

maanvormig aspect, met een naar voor toe sterk convexe aanvalshoek; de naar achter gerichte vleugeluiteinden hadden een negatieve aanvalshoek en zorgden zo voor de overlangse stabiliteit.



In 1907 kwam het tot een groot model waarin een piloot plaats kon nemen. Bamboe vormde het skelet van het geheel. De overlangse besturing werd bekomen door een verschuiven van de piloot op een zitting op wieltjes, en de laterale besturing met vleugeltorsie. Weiss vloog zelf, afwisselend met andere medewerkers, waar-



onder Gordon-England. In 1909 slaagde deze laatste erin, na de start vanuit een helling, 12 m hoogte te winnen gevolgd door



een parcours van 1 600 m. Deze prestatie werd later door deze groep nooit overtroffen.

Weiss stichtte in 1912 een 'Aviation Society of Amberley' waarvan een dozijn leerlingen deel uitmaakte. Dit was dan ook de eerste zweefvliegclub... Het uitbreken van de oorlog in 1914 stopte elke zweefactiviteit. Ziek geworden kon Weiss na de oorlog zijn vliegactiviteiten niet hervatten. Hij stierf in 1919.

1871 - 1948: Drie (!) broers, maar één zweeffanaat: Orville WRIGHT

Het leven en het werk van de gebroeders Wright (die eigenlijk met drie waren: Wilbur,



Orville, en Lorin) is genoegzaam gekend om er niet in detail op terug te komen. Hun initiële zweefexperimenten (1900 tot 1903) hadden van meet af aan als enig doel het bouwen van een motorvliegtuig; dat deze eerste zweefvluchten niet altijd feilloos verliepen blijkt uit de foto hieronder... Zoals reeds hierboven vermeld werden ze zeer



sterk beïnvloed door de publicaties van Octave Chanute, waarmee ze vanaf 1900 een intense briefwisseling onderhielden; Octave Chanute kwam hen ook verschillende malen bezoeken en raad geven in Kitty Hawk (plaats van hun vliegexperimenten).

Later, en minder gekend maar voor ons zweefpiloten een interessant feit, is dat in 1911 (d.w.z. 8 jaar na hun eerste motorvlucht) Orville Wright in hun atelier van Dayton een motorloos toestel ontwierp met de expliciete bedoeling te zweefvliegen. Door de New York Herald werden toen de volgende woorden van Orville gerapporteerd:

"De buizerd kan vliegen zonder zijn spieren te

NOODVALSCHERMEN

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

RONNY VERVAET

Maalstraat 16, 8560 Moorsele

Tel : 056/50 63 90

Email : jera@skynet.be

Fax : 056/ 50 43 59

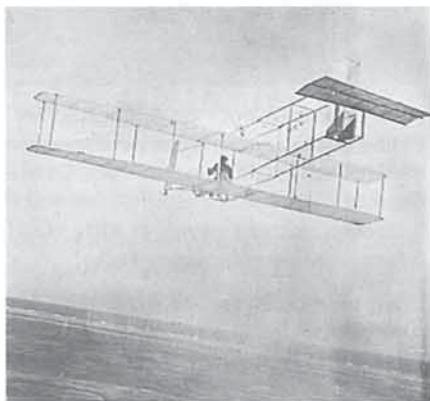
Site : www.jera-aae.com

Member of the Parachute Industry Association



gebruiken, en blijft also soms stationair. Wij trachten een toestel te maken dat dit benadert. Indien wij een betrouwbare zwever kunnen maken, zal dit 75% van de gevaren van het vliegwezen ontnemen, en zullen we zo het vliegen een kwart eeuw voorsprong geven. (...) Wij willen de vlucht van de buizerd kopiëren zonder de vleugels te kopiëren. Het echte probleem bestaat erin te ontdekken of wij, eens in de lucht, er een onbepaalde tijd kunnen blijven. De vogels kunnen het, waarom dan niet de mens?"

Wilbur was te druk bezig met het beheer van hun groeiend motorvlieger-bedrijf in Dayton, zodat hoofdzakelijk Orville met deze zweefactiviteit begaan was. Zo ontstond de "Baby-Wright": een dubbeldekker met een totale vleugeloppervlakte van 25 m²; in tegenstelling tot hun vroegere zwevers en toenmalige vliegtuigen, waren richtingsroer en hoogteroer achteraan gebouwd, en nam de piloot een zittende houding. Rechts van de



piloot bevond zich de hendel van het richtingsroer, en links deze van het hoogteroer. Het vertrek gebeurde vanop de duinen van Kill Devil Hill, niet ver van de inmiddels gekende duinen van Kitty Hawk (Atlantische kust in Noord-Carolina). Op 17 oktober 1911 maakte een Engelse piloot, Alexander OGILVIE, die Orville ondertussen vervoegd had, met dit toestel een vlucht met een hoogtewinst van 10 m, de vlucht van Gordon-England van 1909 aldus evenarend.

Op 24 oktober slaagde Orville Wright erin 70 m boven zijn vertrekpunt te stijgen en meer dan 9 minuten in de lucht te blijven! Deze vlucht bleef ongeëvenaard tot de beroemde zweefwedstrijden aan de Rhön in 1921...

Daar zijn broer Wilbur in de lente van 1912 door tyfuskoorts was getroffen, moest Orville zijn zweefexperimenten onderbreken om hem te vervangen in hun bedrijf in Dayton. Wilbur overleed in mei van datzelfde jaar, wat Orville noopte zijn zweefactiviteiten definitief te onderbreken... Hij bleef echter zijn hele leven verder geboeid door het zweefvliegen tot aan zijn overlijden in 1948; hij werd trouwens ere-voorzitter van de "Soaring Society of America", die thans nog bestaat.

1911 - 1920: Un long silence ...

Het stopzetten van de zweefactiviteiten van Orville WRIGHT betekende een zo goed als volledige stopzetting van de vooruitgang van het zweefvliegen. Alle aandacht ging

naar de uiteindelijk verwezenlijkte droom van de mensheid van het autonoom vliegen. De eerste wereldoorlog accentueerde nog deze tendens: alleen motorvliegen was strategisch interessant.

Zoals genoegzaam bekend lag het vliegverbod, dat de Duitsers na hun nederlaag opgelegd kregen, aan de basis van de wedergeboorte van het zweefvliegen; de definitieve doorstoot gebeurde met de Rhönwedstrijden vanaf 1920. Misschien komen we ooit nog terug op deze boeiende periode

(einde)

Guy GILDEMYN

Bibliografie (en illustraties):

- « Gliding and motorless flight » - L. HOWARD (1932)
- « Handbuch des Segelfliegens » - Wolf HIRTH (1938)
- « Histoire du Vol à Voile » - Eric NESSLER (+ 1940)
- « History of Aviation » - John W.R. TAYLOR (1972)

Surfende zweefpiloten die nog wat verder willen historisch snuffelen zullen enkele interessante web-paginas terugvinden op het volgend adres:

<http://users.pandora.be/guy.gildemyn/geschiedenis.htm>

Wedstrijdnieuws

Belgisch Clubklassekampioenschap Maubray 2001

6/8/2001

De eerste wedstrijddag werd omwille van het slechte weer gecancelled. Bij de eerste briefing op 5/8 had de wedstrijdleiding voorgesteld volledig om te schakelen op loggercontrole en ook AAT-proeven (Assigned Area Task) in het reglement op te nemen. Deze wijzigingen werden door alle deelnemers aanvaard. Een bijlage tot het reglement werd bijgevolg uitgedeeld en besproken.

7/8/2001

Jammer genoeg moest ook de tweede wedstrijddag gecancelled worden.

8/8/2001

In de voormiddag leek het er nog even op dat een kleine proef mogelijk was, en werd er een AAT naar Bavay-Amougies-Valenciennes-Bonsecours (basisafstand 164 km)

uitgeschreven. Lage wolkenbasis, harde wind en zware regenbuien hebben die hoop gesmoord. Om 13:30 uur werd de dag gecancelled.

Een minder leuk voorval: de ploeg luchtkadetten, die met hun instructeur was ingeschreven op één van de nagelnieuwe DG-505's, werd plots door de overheid teruggeroepen. Grote ontgoocheling bij de jonge kadetten, die toch graag eens hadden gezien hoe het er tijdens een zweefvlieg-wedstrijd toeging. Nu moesten ze huiswaarts keren zonder één echte wedstrijddag. Jammer!

9/8/2001

Vandaag kwamen we een stap dicht bij een eerste proef: de deelnemers waren begonnen met het uithalen van de toestellen uit de aanhangwagens, en een snuffelaar was zich aan het klaarmaken, toen het slechte weer opnieuw kwam opsteken en de proef onverrichterzake moest gecancelled worden. Voor morgen vrijdag zag het er een beetje beter uit. Duimen dus!

10/8/2001

Het slechte weer bleef ons parten spelen. 's Morgens zag het er prachtig uit, de weervoorspellingen waren niet schitterend maar wellicht vliegbaar, en er werd een AAT uitgeschreven van 182 km, naar Maubeuge, Amougies, Valenciennes en Bonsecours. Toen alles klaar was, toestellen in piste, kwam een kanjer van een Cb uit een onvoorziene hoek aanzetten. Gezien de omvang van de bui werden een aantal toestellen holderdebolder in de loodsen geparkeerd, de rest werd vastgesjord. Opnieuw een gecancelled dag! Wordt het morgen werkelijk beter?

11/8/2001

Vandaag was het dan eindelijk zover: de eerste geldige wedstrijddag zit er op. Opgave was een klassieke snelheidsproef (AST) van 224 km naar Saint-Quentin-Le Quesnoy-Erquelines. Dat het toch niet gemakkelijk was, bewezen de buitenlandingscijfers: 12 "vaches" voor slechts 7 thuiscomers (plus twee buiten wedstrijd).

In de voorlopige klassering nam Bruno Pieraerts (Pégase, 70.01 km/h, 870 ptn) de leiding voor Manuel Severin (Pégase, 69.90 km/h, 869 ptn) en Stefan Dammen (LS4, 68.31 km/h, 837 ptn). Opmerkelijke prestatie van Koen Vanderputten, jongste deelnemer, buiten wedstrijd (omwille van de handicap) op Zugvogel, die er in slaagde op het nippertje de proef te ronden.

12/8/2001

Nog een gecancelde dag. Steeds dichter wordende lagen cirrus en altocumulus hebben de voorziene thermiek in de kiem gesmoord. Na een drietal uren vruchteloos wachten in piste kregen de piloten vrijaf.

13/8/2001

Ook het mooie zomerweer kon niet baten: met krabbelthermie tot 750 m, een strakke wind en bijna blauw weer werd ook deze dag gecancelled, met als gevolg dat er voor de tweede maal op rij geen geldig clubklassekampioenschap meer mogelijk was (vier geldige dagen vereist). De wedstrijd ging wel door, met als inzet een batige rangschikking voor de wereldkampioenschappen van volgend jaar in Duitsland.

14/8/2001

Weer mis! Met 1 000 m thermiekhoopte en amper hier en daar een kortstondig plukje cumulus werden de deelnemers opgesleept voor een AST van 154 km naar Erquelines-Valenciennes-Bavay. Jammer genoeg kon de proef maar vrij laat starten, zodat niemand rondkwam. Er was ook maar één deelnemer, Stefan Dammen (LS-4), die de vereiste minimumafstand van 100 km haalde, zodat de proef ongeldig was (25% van de deelnemers nodig).

15/8/2001

Ook de laatste kans op een tweede geldige wedstrijddag is vervlogen. Het bloedhete weer gaf tot vrij laat in de namiddag geen plukje thermiek. Het werd dus een oefening in opbouwen en demonteren van de toestellen. De eindstand bleef dus gelijk aan de dagresultaten van 11 augustus.

Om 16 uur werden de winnaars van de wedstrijd gehuldigd, zonder een Belgische kampioen clubklasse te kunnen uitroepen. De eerste plaats ging dus naar Bruno Pieraerts (Pégase) voor Manuel Severin (Pégase) en Stefan Dammen (LS4). svv

Eindrangschikking	Toestel	Ptn.
1	Pieraerts Bruno	Pégase 870
2	Severin Manuel	Pégase 869
3	Dammen Stefan	LS4 838
4	Evrard Marcel	Stnd. Cirrus 831
5	Evrard Olivier	Pégase 767
6	Rousseaux Guy	Stnd. Jantar 3 751
7	Baas Frederic	Stnd. Cirrus 750
8	Heusschen Jean-Pierre	Stnd. Libelle 572
9	Beyls Nico	ASW-19 507
10	Boutefeu Philippe	ASW-15 479
11	Mawet Alain	ASW-19 478
12	Vandendaele/Vinken	Twin Astir 403
13	Moulin Stéphane	Stnd. Cirrus 393
14	Jeanmotte Evelyne	LS1f 379
15	Hanssens Pascal	Stnd. Jantar 2 305
16	Corneille Olivier	LS7 283
17	Delval Alain	Stnd. Cirrus 206
18	Dubus/Debourse	Twin Astir 192
19	Declercq Philippe	Stnd. Cirrus 0

Keiheuvel 2001

Zaterdag 4/8/2001

Om 11:30 startte de openingsbriefing. Zoals elk jaar mochten we een aantal speciale genodigden ontvangen. Zo was er kapitein Haeveneers van Kleine Brogel, adjudant Van Nieuwenhuysse van Semmerzake en Johan Leysen, burgemeester van Balen. Verder werden alle deelnemers welkom geheten en voorgesteld, en de helpers werden alvast bedankt voor de voorbereidingen.

Dan de meteo door Carel Stevens, na 2 weken warmte in ons land, lijkt er nu een einde te komen aan deze periode, dat zijn geen goede vooruitzichten voor de wedstrijd. Het weer is toch in die mate goed dat er buitengezet kan worden.

Tijdens het buitenzetten werden we nog getrakteerd op een display van 3 Agusta helikopters van Bierset, waarvan de gemeente Balen peter is.

Na de middag kan er dan toch gestart worden op het afgesproken uur. Er zou een vliegware dag inzitten, alle klassen kunnen starten. Enkel één deelnemer van de 15m-klasse geraakt binnen, namelijk Sikko Vermeer. Na het controleren van de loggers heeft enkel de standaardklasse geen geldige proef kunnen vliegen.

Zondag 5/8/2001

De tweede wedstrijddag; het weer ziet er minder goed uit dan gisteren. De meteo

komt niet echt positief over, maar er wordt toch buitengezet. Wanneer alle deelnemers hun toestel op de startplaats geplaatst hebben, komt er echter een zeer zware bui over. De bui is over, maar het blijft volledig overtrokken. De open, 15m en 18m klassen worden gecancelled en de standaard klasse blijft liggen.

Laat in de namiddag komen er toch opklaringen en de hemel trekt meer en meer open, er blijft wel zeer veel wind staan. De standaardklasse kan dan uiteindelijk toch vretrekken om eventjes voor 17:00 uur. Er zit wel geen geldige proef in, Rien Bastiaanse geraakt toch nog 70 km ver. Alle deelnemers komen behouden terug, via de weg of met motor.

Bij de wedstrijdleiding wordt de avond te leurgesteld naar de meteo gekeken, die er echt niet goed uit ziet. We zijn niet bijgelovig, maar het is wel de 13de uitgave van de Benelux wedstrijd.

Maandag 6/8/2001

Er worden veel buien en wind voorspeld voor deze dag. Briefing toch om 10:30 uur in een stille stemming. De dag wordt 12:00 uur officieel gecancelled, wat wel te verwachten was.

Als alternatief konden de deelnemers een bezoek brengen aan Bobbejaanland, Sunparks of de militaire basis van Kleine Brogel.

Dinsdag 7/8/2001

Terug een briefing zonder Staf. Helaas, niets dan slecht weer vandaag. Carel kan alleen maar regen aankondigen, die na de kleine opklaringen komt opzetten vanuit het zuidwesten. Met pijn in het hart cancel Rudy de wedstrijddag. Een 30-tal deelnemers maakt gebruik van de uitstap met de "Zander". Een plezierboot die een tocht maakt over de Kempische kanalen. Patrick Govers zat dit jaar in Italië.

Woensdag 8/8/2001

Met veel wind in de rug arriveren de deelnemers in de briefingzaal. De meteo is niet echt positief, de wedstrijdleiding is optimistisch en er wordt een kleine proef uitgeschreven. Tot het opbouwen zijn we echter niet geraakt (wind, zware buien). Weer maar een gecancelde dag. Nu wordt het toch echt moeilijk om iets zinnig in dit wedstrijdboekje neer te schrijven.

Vacature

Met ingang van januari 2002 zoekt het Ligablad een nieuwe **hoofdredacteur/producent**. Na 10 jaar vraagt Stéphane aflossing. Ben je al medewerker, of voel je je aangesproken om ons tijdschrift mee verder uit te bouwen, neem dan contact op met Jan Speetjens, voorzitter, op het nummer 03 231 71 58 (tel/fax) of via e-mail : jan_speetjens@hotmail.com

Donderdag 9/8/2001

De dag begon met een beetje positievere meteo dan gisteren. 's Morgens nog zwaar bewolkt, maar er komen opklaringen en de wind zou luwen. Verschillende deelnemers begonnen al met opbouwen voor de briefing.

Alles wordt in piste gebracht, starttijd is 12:30 uur. Na verschillende buien wordt de starttijd naar 13:30 uur verschoven en uiteindelijk om 15:30 uur wordt de dag afgelast. Vandaag was de laatste kans om er een geldige wedstrijd van te maken voor de open, 18m en 15m klasse. De standaard-klasse heeft nog geen geldige dag kunnen vliegen.

Iedereen heeft zich deze dag wel op tijd kunnen klaar maken voor de BBQ. Al hadden we toch liever gezien dat er gevlogen kon worden.

Vrijdag 10/8/2001

Er kan eindelijk nog eens gevlogen worden. Het weer is niet echt goed, maar in vergelijking met de vorige dagen... De start gebeurt een beetje later dan gepland. De zon komt er geregeld door, maar de cumuli zijn groot opgebouwd.

De meeste deelnemers van de standaard-klasse stranden in de buurt van hun eerste keerpunt. Van de 15m-, 18m- en open-klasse zijn er deelnemers die meer keerpunten kunnen rond. Na een nachtelijke puntentelling kan er een uitslag gemaakt worden en een eerste tussenklassement in deze wedstrijd. Enkel de standaard en de 15m klasse hebben er geen geldige dag van kunnen maken.

Zaterdag 11/8/2001

De laatste dag van de wedstrijd, en er kon nog eens gevlogen worden. Er kon al een grotere proef uitgeschreven worden, het weer blijkt positief te evolueren en de start gebeurt om 14:00 uur.

Maar het weeral een moeilijke dag, later in de namiddag overtrekt de hemel stilletjes aan met frontale bewolking. Enkele 1 deelnemer van de standaard klasse en 1 deelnemer van de open klasse kunnen de proef rond, anderen stranden in de buurt van hun laatste keerpunt.

's Avonds hebben we nog lang moeten wachten op enkele deelnemers die langs



Startklaar (foto Stijn Jansen)

Standaardklasse (1 dag)

	WN	Naam	Club	Type zwever	Totaal punten
1	D2	Bastiaanse Rien	ZC Rotterdam	Discus 2b	880
2	GH	Buitinck Gert	ACzV	Discus BT/WL	816
3	W3	Seton Robbie	WBAC	LS 4	749
4	VR	Van Lieshout Mathilde	NL	S 4	682
5	AM	Huybreckx Tim	ACK	Std. Libelle	658
5	VH	Geuens Nand	ACK	ASW 19	658
7	WH	Van Munster Floris	ZC Rotterdam	Discus	649
8	G1	Verhoeven Peter	ACK	DG 300	642
9	PW	Kroon Peter	VCH	DG 300	635
10	FR	Damen Filip	EAZC	Discus	630
11	A1	Oud Richard	Gelderse	Std. Cirrus	617
11	L8	Kroon J Gertjan	DSA	LS 8	617
13	FUN	Weeckers Rogier	EAZC	Discus 2t	574
14	DM	Van Stratum Jac	EAZC	DG 300	569
15	L2	Van Camp Luc	KAC	SZD-55	447

Renklasse (2 dagen)

	WN	Naam	Club	Type zwever	Totaal punten
1	I	Vermeer Sikko	NL	ASW 20L	910
2	KP	Kuijpers Ferdi	NijAC	ASW 20 C	869
3	BU	Lemmens Johan	WBAC	Mini Nimbus	837
4	LR	Bloch Max	GEZC	ASW 27	803
5	DG	Wijnheijmer Chiel	KNVVL	DG 600	789
6	BY	Aalbers Peter	GEZC	LS 6 C	750
7	CB	Van der Meer Pieter	NijAC	ASW 20L	727
8	KV	Wauters Flor	BAC	DG 400	661
9	ID	Haeyen Dominique	BAC	Speed Astir II	566
10	ND	Van Rooy Koen	KAC	PIK 20D	17

18-meterklasse (3 dagen)

	WN	Naam	Club	Type zwever	Totaal punten
1	EE	De Boer Eric	GEZC	ASH 26E	957
2	LDS	Kaasjager Peter	DSA	LS 8 - 18m	933
3	S	Kalsbeek Rene	TZC	Ventus CT	932
4	HW	Kwant Ger	NijAC	Ventus CM	930
5	W4	Seton Jan	WBAC	LS6/17,5 m	924
6	HE	Geenen Walter	KAC	Ventus 2 CM	918
7	DX	Kool Ruud	GEZC	Duo Discus	882
8	LA	Holswilder Ruud	KNVvL	Ventus 2 CT	880
9	VV	Van der Linden Harold	GEZC	Ventus 2 CT	862
10	MCC	Theunissen / Poortman	EAZC	Duo Discus	819
11	JR	Ritsma Jan	KNVvL	Ventus 2	818
12	HI	Van Duyse Geert	EZAC	Janus CM	812
13	YU	Huybreckx Eddy/Marc	ACK	Ventus CT	460

Open klasse (3 dagen)

	WN	Naam	Club	Type zwever	Totaal punten
1	PS	De Broqueville Pierre	ACK	Nimbus 4D	1186
2	EF	De Bruine Ton	Haamstede	DG-500M/22m	716
3	NV	V. Nieuwenhout / Groen	Terlet	ASH 25	669
4	C4	De Beukelaer / Van Breemen	WBAC	DG-500/22m	19

de weg terug naar Keiheuvel keerden. Rond 23:30 uur konden we eindelijk de uitslag geven. Met een bal tot in de vroege uurtjes is de wedstrijd afgesloten.

Wedstrijd volgend jaar: 3 augustus -10 augustus 2002

<http://users.belgacom.net/ackeiheuvel/wedstrijd>

Hopelijk tot dan! En een beetje beter weer!

(via Stijn Jansen)

Verder wedstrijdnieuws**Wereldluchtvaartspelen 2001**

Drie wereldkampioenschappen zweefvliegen vonden plaats tijdens deze tweede editie van de FAI Wereldluchtvaartspelen in Spanje: de Wereldklasse en 18-m-klasse WK te Lillo, en de WK Kunstzweefvliegen te Palma del Rio.

In het derde WK Wereldklasse leek het er

even op dat we voor de eerste maal een dame als overall wereldkampioen zouden hebben: de Britse Sarah Steinberg behaalde drie dagzeges, maar moest uiteindelijk toch de duimen leggen voor de ploegvliegende Fransen en Polen. Een nieuw Frans duo bezet de eerste plaatsen: Olivier Darroze en Sébastien Dubreuil eindigen op plaatsen 1 en 2 voor de Polen Sebastian Kawa en Zbigniew Nieradka. Sarah Steinberg eindigt verdienstelijk vijfde. België was vertegenwoordigd door Michel Van de Steene die op plaats 25 eindigt. De PW-5's konden merkwaaardige prestaties behalen in het gunstige Spaanse klimaat, o.a. een wereldrecord van 560 km. De gemiddelde snelheden lagen vaak boven de 100 km/h.

Het eerste WK 18-m-klasse werd behaald door de Brit Steven Jones (Ventus 2ct) voor veteraan Leonardo Brigliadori (ASH-26, Italië) en Werner Danz (DG-800 S, Zwitserland). De Belg Pascal Hanssens (DG-600/18) eindigde op plaats 23. In de bonte massa Duitse toestellen vielen de goede prestaties op van de Litouwse LAK-17 A toestellen.

Het negende WK Kunstzweefvliegen leed onder het te warme weer en een zekere on-

ervarenheid van de organisatoren, waardoor slechts op het nippertje het minimum van drie proeven voor een geldig kampioenschap konden gevlogen worden. Grote favoriet Jerzy Makula moest zich gewonnen geven: hij eindigde tweede achter de Rus Alexander Panfierov en voor de Pool Adam Michalowski. Daarbij vloog Makula op het prototype van de Fox Solo, een éénzitterversie met intreikbaar wiel van de tweezitter Fox. De productie van de eenzitter Swift is overigens gestaakt, zodat de Fox-familie de enige kunstzweefvliegtuigen in productie zijn (ten minste op WK-niveau). In het ploegenklassement leidt Polen voor Rusland en Duitsland.

1ste Wereldkampioenschappen Dames

Van 27 juli tot 12 augustus vonden de eerste dames-WK plaats te Pociunai, Litouwen. Hieronder de eindresultaten:

15m-klasse:

1	Gillian Spreckley	GBR	4677 ptn
2	Angelika Machinek	GER	4673 ptn
3	Katrin Senne	GER	4641 ptn

Standaardklasse:

1	Sarah Steinberg	GBR	4275 ptn
2	Anna Michalak	POL	3928 ptn
3	Halina Rynkiewicz	POL	3769 ptn

Clubklasse:

1	Tamara Sviridova	RUS	4283 ptn
2	Claire Luyat	FRA	4121 ptn
2	Krystyna Marszalek	POL	4121 ptn

2de Wereldkampioenschappen Junioren

Voor deze editie die doorging te Issoudun (Frankrijk) was België ditmaal in de clubklasse vertegenwoordigd door drie Vlamingen (zeldzaam genoeg om te vermelden!): Bert Schmelzer Jr., Joachim Aerts en Jody Verboomen. Bert behaalt een verdienstelijke 15de plaats (op 33), terwijl Jody genoegen moest nemen met een 26ste plaats en Joachim, met een dag minder omwille van herstellingen na een buitenlanding, toch de eer wist te redden met een 30ste plaats. Onze kandidaten moesten het opnemen tegen ploegvliegers met heel wat meer wedstrijdivering.

Voor het eerstvolgende ligablad werd ons een uitvoerig verslag van het WK beloofd,

AVI BENELUX

Bert de Wijs
Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau

tel. 013-507.9601
fax 013-507.8787
email: avi@baarle.org

Benelux vertegenwoordiger van


winter
instrumenten

voor motorvliegtuigen, zweefvliegtuigen,
UL-vliegtuigen, ballonvaart

met o.a. hoogtemeters, snelheidsmeters,
variometers en accessoires hiervoor



topmerk van de hoogste kwaliteit

AVI BENELUX

Bert de Wijs
Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau

tel. 013-507.9601
fax 013-507.8787
email: avi@baarle.org

LX160



- de betaalbare final glide computer, ook voor clubtoestellen.
- te koppelen aan Garmin, LX-20, Colibri e.a.
- digitale LCD met vario, sollfahrt, polaire, enz.
- berekent ook kms naar huis zonder GPS
- Win pilot interface

maar ondertussen vinden jullie hier de einduitslag:

Clubklasse

1	Toft	DEN	5768 ptn
2	Gerbaud	FRA	5763 ptn
3	Scheffarth	GER	5739 ptn

Standaardklasse

1	Rebeck	GBR	6375 ptn
2	Hood	GBR	6362 ptn
3	Schulz	GER	6201 ptn

Samenvattend merken we de topvorm van de Britse vliegers: zij behalen de WK-titel

in de 18-m-klasse, dames renklasse en standaardklasse, en junioren standaardklasse!

Zeker geen toeval!

Sportcommissie

Verslag over de vergadering van 20.06.2001

1. Samenstelling van de Sportcommissie 2001

De Para-Federatie bevestigde de naam van haar afgevaardigde, nl. dhr. Jacques Laenens. De federaties ULM, Vrije Vlucht en de Franstalige Zweefvliegfederatie hebben nog niemand aangeduid.

2. Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 28.03.2001

De FAI heeft ons bevestigd dat het 3de record gevestigd door Paul Bourgard tijdens een zelfde vlucht gehomologeerd kan worden.

De SSA (Soaring Society of America) antwoordde op de klacht ingediend door Baudouin Litt betreffende de kosten die hij moest betalen voor diverse records gevestigd in de USA. De piloten zullen in de toekomst een bedrag van 50 \$ per vlucht moeten betalen en niet meer 125 \$ per record (kopie van hun schrijven in bijlage).

Dit verslag wordt dan goedgekeurd.

3. Homologatie van Zweefvliegprestaties

Volgende dossiers zijn geweigerd:

- A. A. Liekens (Luchtkadet): zijn 50 km proef voor het D-brevet kan niet worden gehomologeerd wegens inbreuk op de luchtvaartreglementering. Vermits de kandidaat het D-brevet niet heeft behaald, kan ook zijn aanvraag voor de bevoegdverklaring van hulpinstructeur niet worden gehomologeerd.
- B. St. Willems (Luchtkadetten en FFVV): zijn proef van 1 000 m is getekend door een instructeur en niet door een sportcommissaris. De Luchtkadetten hadden reeds geweigerd een aanvraag tot homologatie van deze proef in te dienen.
- C. J.M. Fobe: de homologatie van zijn proef van 300 km en E-brevet is geschorst tot ontvangst van een volledig dossier.
- D. André Engelen: zijn proef van 5 uur voor het D-brevet dateert van 1998 en werd buiten de vooropgestelde termijn ingediend. Hij kan niet meer worden aanvaard.

4. Homologatie van records

De Commissie homologeert het 3de record gevestigd door Paul Bourgard tijdens zijn vlucht in Australië, nl. het record "vrije afstand heen-en-terug" Open klasse: 1001,76 km op Nimbus 3T te Tocumwal, Australië op 16.12.2000.

5. Manifestaties 2001

De Commissie heeft volgende reglementen ontvangen:

- Belgische kampioenschappen Standaard- en Renklasse 2001 te Saint-Hubert;
- 12de Benelux Zweefvliegwedstrijd te Keiheuvel;
- Internationale Wedstrijd "Kempen Cup 2001" en "Victor Boin", voorzien van 24 t/m 27 mei 2001, omwille van MKZ-maatregelen verschoven naar 30 juni en 01 juli 2001.

De Commissie keurt de resultaten van Kaiser-Wedstrijd 2001 goed.

6. Allerlei

Examinatoren Zweefvliegen

De FCFVV presenteert de kandidatuur van dhrn. Philippe Defooz (reeds examiner voor de Luchtkadetten) en Michel Nizet. Deze twee kandidaturen worden aanvaard, onder voorbehoud van het akkoord van de Belgische Zweefvliegfederatie.

KBAC-Zweefvliegereglement

De nieuwe JAR-reglementering maakt een andere indeling van de motorzwevers dan de nationale wetgeving van voorheen. De JAR kent alleen "Touring motorgliders" (motorzwevers met vaste motor en schroef). De "Self-sustaining Sailplanes" (thuisbrengers) en de "Self-launching Sailplanes" (zelfstartende motorzwevers met intrekbare motor/schroef) worden beschouwd als gewone zweefvliegtuigen. Vandaar de noodzaak om het zweefvliegereglement aan te passen.

P. Pauwels stelt aan de Commissie de teksten voor zoals ze door de raad van beheer van de BZF werden opgemaakt. De Commissie gaat akkoord met deze voorstellen. Zij treden in voege vanaf 1 juli 2001.

Wat betreft het probleem van verlaging van de leeftijd tot 12 jaar voor het bekomen van een oefenvergunning, alsook de leeftijd van

14 jaar voor de eerste solo, merkt Jacques Servais op dat dit punt niet werd besproken binnen de FCFVV. Hij vreest ook de reactie van het Bestuur van de Luchtvaart. De minimum leeftijd in Frankrijk om te mogen starten met de opleiding is 15 jaar en in de USA 14 jaar. Dit probleem wordt verschoven naar de volgende vergadering.

Klacht van de Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile

Tijdens de Belgische kampioenschappen te Saint-Hubert heeft Reginald Van Oostveldt de TMA van Luxemburg ten zuiden van de 50ste breedtegraad overvlogen, en dit bewust en over een lange afstand. Als reden heeft hij opgegeven: slechte kennis van de te overvliegen zone en GPS afgeregeld op een verkeerde database. Gezien de ernst van deze overtreding besluit de Sportcommissie zijn zweefvliegvergunning alsmede zijn sportlicentie te schorsen t/m 31 december 2001.

Ijking van barografen

Royal Verviers Aviation bezit een apparaat om de barografen te ijken, gefabriceerd door dhr. Jean Delcour, ex-piloot en ingenieur. Dit apparaat heeft zijn kwaliteiten bewezen. Gezien zijn ouderdom stelt dhr. Delcour voor een aangepaste opleiding te geven aan enkele sportcommissarissen van de club. Na een ingroeiperiode zouden zij een kwalificatietest ondergaan. Indien ze slagen, zou dhr. Delcour hen een certificaat geven dat de Sportcommissie zou kunnen homologeren. De Commissie gaat met dit voorstel akkoord.

Volgende vergadering: 26 september 2001 te 18:30 uur.

Homologaties 20-06-2001

1. VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretisch examen

CORNELIS Hugo	DIELENS Jan
DE BISSCHOP Gunter	DOOM David
DECOSTER Frederick	EVERS Mia
DECRAENE Kurt	HUYBRECKX Dennis
DEGROOTE Frederik	MALLANTS Fernand
DE GROOTE Carine	MICHIELS Patrick
DEGROOTE Pieter	NAVEAU Gert
DEMUYNCK Pieter	NIMMEGEERS Tom
DEZUTTERE Johan	PEETERS Guido

PIETERS Yves
ROELENS Frank
ROOSE Filip
RYCKAERT Jana
SANNEN David

THOMAS Peter
VANGRINSVEN Katty
VAN IMPE Nele
VAN LOMMEL Nico

b. Zweefvliegvergunning

COOLS Joeri	NAVEAU Gert
DE GROOTE Carine	NIMMEGEERS Tom
DIELENS Jan	PEETERS Guido
FRANCART Griet	VAN EYNDT Bart
EVERS Mia	VANLOMMEL Nico
HUYBRECKX Dennis	VAN ORSHAEGEN Marc
MALLANTS Fernand	VERHULST Marcel
MICHELIS Patrick	

c. Bevoegdverklaring

"Vliegen met passagier"

BAATEN Thomas	HENDRICKX Jef
BECKERS Sofie	PUT Rudi
DIRCKX Kurt	VERHULST Emil
ENGELEN Pieter	WOUTERS Guy
GYPEN Ken	

d. Theoretisch examen Hulpinstructeur

DEMUNTER Hedwig	VERBIST Peter
HUYGEN Bart	VERHAEREN Dirk

e. Bevoegdverklaring Hulpinstructeur

DEMUNTER Hedwig	VAN ERCK August
HUYGEN Bart	VAN ERCK Jan-Bart
MUYLAERT Jean-Pierre	VAN ERCK Thomas

f. Bevoegdverklaring Instructeur

LAUWERS Guy	VAN GAEL Peter
NAEYAERT Diederik	

2. F.A.I.-PRESTATIES

1. D-BREVET

a. 1 000 m hoogtewinst

BECKERS Sofie	REIJNDERS Henri
BOON Johan	SANNEN David
ENGELEN André	SCHMELZER Tijl
HERMANS Jean	VAN EYNDT Bart
HUENS Karl	VAN TRIER Bruno
LEYSSENS Pieter	VERCAMMEN Jan
PEETERS Guido	WILLEMS Tony

b. 50 km afstand

ENGELEN André	SCHMELZER Tijl
HERMANS Paul I	VAN EYNDT Bart
REIJNDERS Henri	VERCAMMEN Jan

c. 5 uren duurvlicht

COOLS Joeri	MICHELIS Patrick
DEWITZ Vital	NAVEAU Gert
DIELENS Jan	PEETERS Guido
DIRIX Stefaan	SANNEN David
FRANCART Griet	SCHMELZER Tijl
HUYBRECKX Dennis	VAN DEN BERG Johan
LEYSSENS Pieter	VAN EYNDT Bart

d. Bekomen het zilveren kenteken:

HERMANS Paul I	VAN EYNDT Bart
REIJNDERS Henri	VERCAMMEN Jan
SCHMELZER Tijl	

2. E-BREVET

a. 3 000 m hoogtewinst

MEERTS Filip	VAN ROOY Koen
--------------	---------------



Koekoek! (foto Johan Detaille)

b. 300 km afstand

SCHRAUWEN Herman	VEKEMANS Willy
VAN AELST Marc	VERCAMMEN Jan
VAN DER AUWERA Jan	

c. Bekomt het gouden kenteken:

MEERTS Filip

3. F-BREVET

a. 5000 m hoogtewinst

MEERTS Filip
VAN BAELEN Louis
VAN ROOY Koen

b. 300 km doelvlicht

SCHRAUWEN Herman
VAN AELST Marc
VAN DER AUWERA Jan
VEKEMANS Willy
VERCAMMEN Jan

c. 500 km afstandsvlucht

PEETERS Stephane

33^e Edition

The Soaring Picture Calendar combines the elegance of an almost noiseless sport, with the beauty of nature and the fascination of technology. The calendar has 13 carefully selected 48 x 29 cm colour pictures printed on high quality art paper. The picture for each month is accompanied by an informative description in English, German and French. This newest edition blends flying, sport and technology into a fascinating journey through the skies.

Segelflug-Bildkalender 2002

LIGA FOTOWEDSTRIJD 2001

Inzendingen : tot 1 november 2001

Alle inlichtingen: Ivo Lens
 Bondgenotenlaan 151/5 te 3000 Leuven
 016/20.14.22
 ivo.lens@chello.be



Belgische records zweefvliegen

OPEN KLASSE	Algemeen	Dames
Rechtlijnige afstand	BOURGARD Paul 13.01.1995 - 682,36 km	LITT Georgette 29.05.1978 - 534 km
Rechtlijnige afstand naar doel	BOURGARD Paul 13.01.1995 - 682,36 km	LITT Georgette 17.08.1966 - 315,5 km
Heen-en-terug afstand	BOURGARD Paul 16.12.2000 - 1 000,21 km Tocumwal - Nimbus 3T	LITT G./VANDEN BROECK G. 05.07.1984 - 321 km
Driehoek afstand	JEANMOTTE Y./LITT B. 29.05.1990 - 1.041 km	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 519,4 km
Drie keerpunten afstand	PEETERS Gaston 17.07.1990 - 1043,34 km	TAFNIEZ Christine 04.08.1996 - 708,4 km
Vrije heen-en-terug afstand	BOURGARD Paul 16.12.2000 - 1 001,76 km Tocumwal - Nimbus 3T	—
Snelheid over driehoek van 100 km	BOURGARD Paul 02.02.1987 - 166,87 km/h	LITT Georgette 08.07.1988 - 96,78 km/h
Snelheid over driehoek van 300 km	LITT B./JEANMOTTE Y. 15.07.1990 - 138,27 km/h	LITT Georgette 24.04.1987 - 82,70 km/h
Snelheid over driehoek van 500 km	DE PRETER Luc 12.12.1999 - 140,59 km/h	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 77,91 km/h
Snelheid over driehoek van 750 km	DE PRETER Luc 12.12.1998 - 131,34 km/h	—
Snelheid over driehoek van 1 000 km	BOURGARD Paul 11.12.1998 - 133,59 km/h	—
Snelheid over driehoek van 1 250 km	—	—
Snelheid over heen-en-terug van 300 km	HUYBRECKX E. 04.01.1999 - 135,98 km/h	—
Snelheid over heen-en-terug van 500 km	BOURGARD Paul 31.12.1995 - 153,16 km/h	—
Snelheid over heen-en-terug van 750 km	BONGAERTS E. 06.01.1999 - 125,18 km/h	—
Snelheid over heen-en-terug van 1 000 km	BOURGARD Paul 16.12.2000 - 119,39 km/u Tocumwal - Nimbus 3T	—
Hoogtewinst	LITT André 23.01.1976 - 9.300 m	LITT Georgette 21.01.1976 - 7.400 m
Absolute hoogte	LITT André 23.01.1976 - 10.300 m	LITT Georgette 21.01.1976 - 8.000 m
15 m KLASSE	Algemeen	Dames
Rechtlijnige afstand	BERTELS Nico 23.04.1976 - 658 km	LITT Georgette 29.05.1978 - 534 km
Rechtlijnige afstand naar doel	BLUEKENS Michel 25.04.1972 - 642,5 km	LITT Georgette 17.08.1966 - 315,5 km

Heen-en-terug afstand	LITT Baudouin 10.07.2000 - 654,31 km	LITT Georgette 12.05.1974 - 320 km
Driehoek afstand	STOUFFS H./PAEPE H./ FASSIN P. 26.05.1990 - 777,58 km	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 6519,4 km
Drie keerpunten afstand	EVENS K./VANDAM K. 20.07.1995 - 760,30 km	TAFNIEZ Christine 04.08.1996 - 708,4 km
Vrije heen-en-terug afstand	LITT Baudouin 10.07.2000 - 654,31 km	—
Snelheid over driehoek van 100 km	BERTELS Anne-Marie 17.07.1982 - 86,42 km/h	BERTELS Anne-Marie 17.07.1982 - 86,42 km/h
Snelheid over driehoek van 300 km	LITT Georgette 01.05.1976 - 77,64 km/h	LITT Georgette 01.05.1976 - 77,64 km/h
Snelheid over driehoek van 500 km	—	—
Snelheid over driehoek van 750 km	NATOWITZ Larry 31.07.1999 - 93,06 km/h	—
Snelheid over driehoek van 1 000 km	—	—
Snelheid over driehoek van 1 250 km	—	—
Snelheid over heen-en-terug van 500 km	LITT Baudouin 10.07.2000 - 142,72 km/u	—
Snelheid over heen-en-terug van 1 000 km	—	—

Mededelingen en service

Te koop:

TWIN 1 (G103-T) F-CEBP, serienummer 3144, bouwjaar 1978, 7300 vlieguren, 9500 starts, luchtwaardigheidsbewijs (CDN) gel-

dig tot 12/04/2002, gelcoat in goede staat, met boordinstrumenten, radio Becker AR 3201, vraagprijs 22000 EURO, te bezichtigen LFQO (Lille-Marcq).

Voor meer info: Georges Chevalet, tel. 00 33 3 20 89 29 89, e-mail: gchevalet@free.fr of Christian Gubel, tel. 0497 28 13 21, e-mail: cg@delen.be



NIETS
VERGETEN? *

(BEHALVE MIJN HOEDJE)

*** NEEN!**
WIJ HEBBEN IMMERS
EEN INDIVIDUELE
VERZEKERING
AFGESLOTEN BIJ

AVIABEL

Verzekeraar op HOOG NIVEAU

Brugmannlaan 10 - 1060 BRUSSEL
Tel. 02/349 12 11 - Fax 02/349 12 90
URL: <http://www.aviabel.be>