

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw



*23 ste jaargang
januari • februari • maart 2002
kantoor van afgifte Gent X*

nummer **89**

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie



23ste jaargang • nummer 89
januari - februari - maart 2002

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

Aan dit nummer werkten verder mee:

De Coninck E. - Gildemyn G.
Jansen P. - Mullaert P. - Pauwels P.
van Berkel G. - Van Pee G.

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 mei 2002 op het redactieadres.

Foto cover: Superzwever Eta (foto P. De Bakker)

Inhoud

Redactioneel	
Nieuws van het secretariaat	1
Symposium 2002	2
Charronbeker 2001 - 2002	4
Het hoekje van de boekenvreter	6
Zweefvliegtuignieuws	6
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (11)	7
Een vreemde hobby!	10
Franse kampioenschappen Vinon 2001	13
Wedstrijdnieuws	15
Sportcommissie	16
Mededelingen en service	

Redactioneel

Misschien dachten jullie bij het openen van dit Ligablad: "Zie je wel dat hij verder doet!" Maar toen ik in december 2000 aan het Ligabestuur aankondigde dat ik om aflossing verzocht, gaf ik als deadline december 2002. Dan zou ik precies 10 jaar het hoofdredacteurschap van het Ligablad waargenomen hebben en 41 nummers op mijn actief (of is het passief?) hebben. Er werd toen besloten om een opvolger te zoeken tegen eind 2001, zodat we eerst een jaartje konden samenwerken om de overgang vloeiend te laten verlopen.

Jammer genoeg is er tot op heden geen overnemer gevonden. Een paar mensen hebben wel hulp aangeboden, maar voor de hoofdbrok zijn er geen kandidaten. En daar gaat het nu net om. Toen ik begon, had ik heel wat meer vrije tijd en fris enthousiasme. Professionele en familiale omstandigheden hebben die situatie ongunstig beïnvloed, en stilaan is de taak een sleur geworden. Elke keer valt het me lastiger me aan het werk te zetten. Ik heb er dan ook voor gekozen om mij anders voor het zweefvliegen in te zetten. De deadline nadert snel, en ik ben niet van plan op mijn besluit terug te keren. Dus... wil

je dat er volgend jaar nog een Ligablad bestaat, doe er zo snel mogelijk zelf wat aan!

Het samenbrengen van artikels, verbeteren, kiezen, aanpassen, heen-en-weer-geschrijf met en -gerij naar de drukker kan ik gewoon niet meer aan. Merk op dat dit niet noodzakelijk door één enkel individu moet gebeuren. In mijn geval was dat door omstandigheden gewoon zo gegroeid. Kan je een ploegje samenstellen, dan valt het werk veel lichter. Een eerste stap zou erin bestaan het redactiewerk (contact met auteurs) opnieuw te scheiden van het uitgeverschap (contact met drukker en post).

Mijn opvolger mag ook rekenen op de medewerking van een aantal al dan niet regelmatige auteurs, en van een paar verenigingen die hun clubbladen doorsturen met toelating van overname van de interessantste artikels. En natuurlijk ben ik zelf bereid een aantal rubrieken te blijven opstellen. Er is de laatste jaren nooit gebrek aan publiceerbaar materiaal geweest. Dus... aan de slag!

Stéphane

Nieuws van het secretariaat

Algemene vergadering en Raad van Beheer

Op 18 maart had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Op de agenda stond de goedkeuring van het werkings- en financieel verslag 2001 alsook de detail begroting voor 2002. Ook werd de Raad van Beheer opnieuw samengesteld voor een termijn van drie jaar. Tijdens de aansluitende beheerraadsvergadering kwamen o.a. de volgende onderwerpen aan bod: VCL-werking, terreinproblematiek, werking van de commissies en promotionele activiteiten. Ook werd het dagelijks bestuur opnieuw samengesteld. Meer nieuws volgt in het juni-nummer.

Vlaamse Cluster van Luchtporten (VCL)

Na een reeks voorbereidende gesprekken werd op 26 december 2001 de "Vlaamse Cluster van Luchtporten" officieel opgericht met als leden: de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs en de Vereniging voor Modelluchtvaart. Om aan de wettelijke verplichtingen als v.z.w. te voldoen, werden twee natuurlijke personen als lid opgenomen (Wim Reynders en Marcel Dietens). De Raad van Beheer telt 6 leden en werd paritair samengesteld. P. Pauwels werd aangesteld als administratief coördinator van de cluster. Het huidige secretariaat zal ook het cluster-secretariaat huisvesten.

Overeenkomstig het decreet zullen een aantal taken en opdrachten voortaan vanuit de cluster worden uitgevoerd en dit vergt uiteraard een aantal aanpassingen in de beide verenigingen. Zo ook werd personeel (1 VTE) overgedragen aan de cluster. Vermits de Uitvoeringsbesluiten, horende bij het decreet, nog niet werden gepubliceerd (verwacht tegen mei/juni), zijn ook alle spelregels nog niet gekend. 2002 zal hoe dan ook een overgangsjaar worden.

Raad van Beheer VCL: Jan Speetjens, voorzitter (LVZC); Arthur Duchesne, ondervoorzitter (VML); Wim Reynders, secretaris (LVZC); Reinhard Wagemakers, penningmeester (VML); Theo Stockmans (LVZC); Marcel Dietens (VML).

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende initiatieven plaats

- 26 januari: jaarlijkse instructeursconferentie
- 2 februari: voorbereidingsdag instructeursexamen
- 23 februari: theoretisch examen instructeur

- 2 en 16 maart: voorbereidingsdagen examen sportcommissaris
- 22 maart: examen sportcommissaris

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen
18, EUR (21,-) *
- Veilig Zweefvliegen
7,50 EUR (10,50,-)
- Elementaire Vliegopleiding
5,- EUR (6,20,-)
- Voortgezette Vliegopleiding
6,20 EUR (8,70,-)

en verder nog

- Vliegboekje
2,- EUR (2,75,-)
- Sticker "Zilveren C-brevet"
0,75 EUR (1,25)
- FAI-IGC-promo videotape
3,25 EUR (5,00)

* (= via post toegezonden)

Website www.zweefvliegen.be

Sedert einde juni is de nieuwe website operationeel. Ondertussen heeft Mattijs Cuppens - onze "web-master" - nog wat aanvullingen aangebracht. Zo is ook de beknopte luchtruimgids 2002 alsook de prachtige presentatie over het luchtruim en de bijhorende reglementering, beschikbaar. Het is de morele plicht van elke piloot om dit te raadplegen. Uiteraard kunnen jullie ook gebruik maken van het forum, maar respecteer de spelregels aub.

KBAC-Sportcommissie

Er zijn vier commissievergaderingen gepland in 2002. Gelieve alle homologatiedossiers tijdig binnen te brengen a.u.b.,

d.w.z. voor 5 april, 15 juni, 14 september en 30 november.

Denk eraan dat een dossier moet worden ingediend uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.

Wedstrijdnieuws

Nationaal Kampioenschap Clubklasse 2002

Dit heeft plaats van 29 juni tot 7 juli op het vliegveld van Theux/Verviers. De organisatie is in handen van Royal Verviers Aviation. De clubsecretariaten ontvangen eerstdaags de nodige documentatie.

Selectie voor de W.K. Junioren 2003

Jonge piloten die in aanmerking willen komen voor de selectie voor de 3de WJGC in de Slowaakse Republiek, moeten deelnemen aan de Benelux-wedstrijd die loopt van 3 tot 10 augustus op het vliegveld van Keiheuvel. Mark Huybreckx staat in voor de coaching van de deelnemers.

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lijf?
Kan je van koffie positief testen?
Mag een sporter neusdruppels gebruiken?
Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN: 078-15 35 45

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag.

Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

Patrick

Vacatures

HOOFDREDACTEUR - UITGEVER - REDACTEURS

Op zeer korte termijn moet een volwaardige equipe worden samengesteld om de redactie en productie van het Ligablad over te nemen van Stéphane die na 10 jaar trouwe inzet andere taken wil opnemen.

Kandidaturen worden verwacht bij de voorzitter, Jan Speetjens, Stoelstraat 4 te 2000 Antwerpen.

Symposium 2002

De voormiddag was zoals gewoonlijk gewijd aan de **algemene vergadering van instructeurs en hulpinstructeurs**.

Stan Taeymans opende de vergadering met een kort **welkomstwoord**.

Eerste spreker was Luc Vandebecck, die de **laatste veranderingen van het Belgische luchtruim** toelichtte, de **nieuwe versie van het Vademecum Luchtruim** voorstelde, als ook de **interactieve kaarten** die voortaan op de Luchtruimpagina van de Liga-website (www.zweefvliegen.be) beschikbaar zijn.



Op deze kaarten kan men door aanduiden met de muis voor elke zone vaststellen hoe de verticale structuur ineen zit. Zowel de situatie in de week als tijdens de weekends bij activatie van de diverse LFA Golf gebieden is beschreven. De kaarten bevatten alle voor ons nuttige informatie, dus ook de airways en de limieten van de LFA Golf gebieden. Ze kunnen dus nuttig gebruikt worden bij de vluchtvoorbereiding. Er zijn ook detailkaarten beschikbaar van de kleine luchtruimspecificiteiten rond sommige zweefvliegvelden. Aan alle hoofdinstructeurs werd een CD-ROM overhandigd met alle gepresenteerde teksten en programma's.

Vervolgens gaf Franz Van Autreve een korte **toelichting bij de herwerkte opleidings-**



kaarten. Bij de opleidingskaart tot eerste solo werd door Stéphane Vander Veken een leidraad samengesteld om de uniforme toepassing ervan te bevorderen. Franz presenteerde hiervan de belangrijkste punten, een volledige versie werd als hand-out uitgedeeld.

Tijdens het vragenkwartiertje voor de pauze werden voornamelijk vragen gesteld over luchtruim: hoe zit dat in het buitenland, hoe zit het met luchtruimdatabases voor GPS of logger?

Na de pauze gaf Jean Van den Plas enkele **bedenkingen over de accident- incident-meldingen** 2001. Enkele zweefvliegers, vroeger bij incidenten betrokken en misnoegd over de rapportering en analyse ervan, verklaren dat zij in de toekomst weigeren nog enig voorval te rapporteren. Deze instelling is totaal fout: het gaat hier niet om het veroordelen van een individu, maar wel om het vermijden van toekomstige gelijkaardige incidenten. Misschien moet er hier wat meer feed-back gebeuren naar de betrokken piloten toe. En voor kleinere voorvallen die geen volwaardige rapportering verdienen, is er in elke club sedert een paar jaar het rode boek, dat nog te weinig gebruikt wordt.

Daarop gaf Stan een **overzicht van de ingediende rapporten**. Er waren 218 meldingen, waaronder 9 accidenten. Dit overzicht vinden jullie in het volgende Ligablad.



Tenslotte gaf Franz nog een korte uiteenzetting over het **vliegen met zelfstartende zweefvliegtuigen**. Volgens de JAR-FCL is er enkel voor toermotorzweefers (vaste motor en schroef) een PPL A met toermotorzweef-aantekening nodig. Bijgevolg kan men met een zweefvliegvergunning vliegen op zelfstartende zweefvliegtuigen (met inklapmechanisme) en zweefvliegtuigen met thuisbrenger. Er werd dus een nieuwe startwijze-aantekening ingevoerd op de zweefvliegvergunning, toegekend op basis van zweefervaring, theoretische kennis en praktische proef.

Verder werd er voorgesteld om volgend jaar de instructeurs te laten brainstormen rond verschillende thema's, en dit in de vorm van workshops i.p.v. de klassieke conferenties. Er werd dus een oproep gedaan om thema's voor te stellen.

De algemene vergadering in de namiddag werd traditiegetrouw ingeleid door voorzitter Jan Speetjens. Er werd een minuut stilte gehouden ter nagedachtenis van Roland Maes, lid van KFC. Vervolgens werd Gaston Peeters gehuldigd voor zijn jarenlange inzet voor het zweefvliegen.



Jan belichtte de acties en beslissingen van het voorbije jaar. Om geloofwaardig over te komen bij onze gesprekspartners inzake luchtruim, is er meer zelfcontrole nodig, en daarom zal de Liga het loggebruik vanaf 2003 verplicht stellen voor de Charronproeven. De Liga neemt wel grotendeels de prefinanciering van de loggeraankoop op zich. Er gaat ook meer aandacht naar public relations: promotievideo, vernieuwde website (met dank aan Mattijs Cuppens). 3 jongeren namen dit jaar deel aan de WK Junioren te Issoudun.

De samenwerking met de Franstalige federatie verloopt goed, en de structurele werking van de KBAC zit in het goede spoor, al blijft hier nog werk te verrichten. Ook bij de EGU en de IGC blijven we een actieve rol spelen. Het behoud van onze vliegvelden blijft een cruciaal thema. Op milieuvlak zijn er steeds meer geluidsarme sleeptoestellen, zodat we mogen hopen in dit verband een positief imago te herstellen.

Deze inleiding werd gevolgd door de **projectie van een Bloso-documentaire over dopingproblematiek**. Voor ons is het vooral belangrijk te beseffen dat we niet zomaar aan zelfmedicatie kunnen doen, zonder ons ervan te vergewissen dat de gebruikte producten geen verboden substanties bevatten. Schijnbaar onschuldige middeltjes zoals neusdruppels kunnen stoffen bevatten die op de Vlaamse dopinglijst voorkomen. Raadpleeg dus steeds een arts.

De eerste gastspreker was Bert De Wijs, die ons warm maakte voor een **recordjacht in Spanje**, met nadruk op het bekende zweefvliegveld Fuentemilanos, in de centrale hoogvlakte, aan de voet van de Sierra de Guadarrama. Hij begon met te benadrukken dat Midden-Spanje ook een schitterende vakantiebestemming is voor de niet-zwevende familieleden: monumenten, natuurreservaten... Fuentemilanos biedt een optimale infrastructuur, zowel wat kampeercomfort (sanitair, zwembad) als opsleepmogelijkheden betreft, en ligt niet te ver van de Sierra zelf, zodat je voor een vroege start tot daar kan opgesleept worden. Santo Tomé ligt dicht bij de voet van de berg, maar biedt nagenoeg geen comfort. Campolara ligt dan weer te ver van de Sierra (30 km) om een vroege start interessant te maken. Ten Zuiden van Madrid is er Ocaña, het nationaal centrum, met een goede infrastructuur, maar de thermiek begint er pas laat; en Lillo, waar de zweefvliegproeven van de laatste Wereldluchtvaartspelen plaatsvonden, ligt verloren in een zandvlakte.

Waarom Spanje? Het is het warmste land van Europa, en je kan er bijna elke dag grote proeven vliegen. Met de Sierra kan je snelle circuits vliegen, voornamelijk yoyo's, maar FAI-driehoeken zijn wel iets moeilijker, omdat die vaak gepaard gaan met vliegen in de vlakke, waar meestal blauwe thermiek heerst. Bert gaf ons ook enkele voorbeelden van door hem gevlogen proeven, en gaf daarbij toelichting op de praktische grenzen van het vluchtgebied. Zo vormt de Ebrovlakte in het Noordoosten een soort barrière met slechte thermische condities. Tijdens het vragen kwartiertje werden er wel enkele twijfels geuit i.v.m. het vliegen in de TMA van Madrid, daar waar deze over de "Sierra-snelweg" uitsteekt.

De **uitreiking van de FAI-brevetten en KBAC-bevoegdheidsattesten** werd gevolgd door een pauze.



Tilo Holighaus gaf vervolgens een uiteenzetting over de **organisatie van de Schempp-Hirth zweefvliegtuigfabriek**, waar hij zijn vader Klaus heeft opgevolgd aan het hoofd van het bedrijf. De Schempp-Hirth-toestellen zijn bekend om hun prestaties. Net voor het symposium werd Werner Meuser, Tilo's



schoonbroer, in de renklasse wereldkampioen op het allernieuwste model, de Ventus 2ax. Bij de ontwikkeling van nieuwe types gaat het niet om grote sprongen, maar wel om het constant verbeteren van kleine details. Men moet ook open staan voor nieuwe ideeën, zoals bijvoorbeeld toen de "discusvleugel" werd ingevoerd.

Competitieresultaten zijn natuurlijk belangrijk voor de verkoop van een toestel, maar men moet vooral de piloten overtuigen van de algemene kwaliteiten van de zwever, en daarbij is feedback vanwege de klanten belangrijk. Goede vliegeigenschappen zijn hierbij zeker even belangrijk als pure prestaties. Ook veiligheid is de laatste jaren een belangrijk thema geworden. Zo worden de cockpits de laatste jaren aan crashtests onderworpen, en de resultaten laten een constructie toe waarbij de overlevingskansen van de vliegers duidelijk beter zijn dan vroeger. Schempp-Hirth werkt ook mee aan proeven i.v.m. de ontwikkeling van reddingsparachutes die het ganze toestel in geval van nood aan de grond brengen.

Tilo benadrukte het belang van de mensen bij de constructie van zweefvliegtuigen. Naast professionele kennis zijn teamspirit en inzet van allen onmisbaar om dag na dag topproducten af te leveren in een branche waar handwerk nog steeds prioritair is. Zo eist de bouw van een standaardtoestel nog steeds een duizendtal werkuren. Ongeveer de helft van het personeel is zelf actief met zweefvliegen betrokken. In veel gevallen worden vaardigheden overgedragen naar de volgende generatie arbeiders volgens het traditionele leerjongenpatroon. Er wordt ook veel aandacht besteed aan kwaliteitscontrole bij iedere stap van de constructie. Elk zweefvliegtuig wordt ook proefgevolgen. Indien er achteraf toch nog probleempjes zijn, komt de naverkoopdienst tussen.



Eddy De Coninck gaf dan enige toelichtingen bij het voorbije **Charronseizoen** en bij de voorziene veranderingen in het reglement voor 2002. Meer daarover elders in dit blad. Daarna werd overgegaan tot de **uitreiking van de bekercup** in de diverse klassen. Aansluitend werden door Ivo Lens de **prijzen voor de fotowedstrijd** uitgereikt.



Ter afsluiting gaf Jan Speetjens nog een overzicht van de **stand van zaken i.v.m. het nieuwe sportdecreet**.

Zweefvliegen is niet langer erkend als sporttak, maar wel als sportieve vrijetijdsbesteding. In het decreet zijn 4 "vrijetijdsclusters", waarvan een voor luchtsporten. Samen met de Vlaamse modelvliegfederatie is de LVZC overgegaan tot de stichting van het "Vlaamse Cluster van Luchtsporten", in de hoop, indien erkend, mee aanspraak te kunnen maken op de voor deze cluster voorziene betoelaging. Directe betoelaging van de Liga is voortaan in ieder geval uitgesloten. Daar de uitvoeringsbesluiten van het nieuwe decreet nog niet verschenen zijn, is het voorlopig afwachten.

Het symposium werd afgesloten met de **traditionele afscheidsdrink**.

Winnaars Charronbekers 2001



Clubklasse



Standaardklasse



Open/Renklasse



Tweezitterklasse



Juniorenbeker



Beker zuivere afstand

Alle foto's van het symposium zijn van Guy Gildemyn
(Er waren jammer genoeg geen foto's beschikbaar van spreker Bert De Wijs noch van de winnaars Charronbeker motorklasse)

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



Evaluatie Charronjaar 2001

Planning Charronjaar 2002

Er was in de klassering 2001 een fout geslopen i.v.m. Willy Vekemans van De Meeuw: hij klasseert zich op de 15de plaats in de OR-klasse met 3166,1 ptn.

Situatie deelneming junioren: in totaal namen 32 junioren deel (ACK 11, DAC 8, KVDW 6, KAZM 1, VZP 5, KFC 1)

Ingediende proeven: 463 (OR 81, S 126, C 187, T 51, M 18), waarvan duurvluchten 16, afstandsvluchten 302. Er waren 178 loggerproeven, waarmee de verhouding loggerproeven tot foto's en duurvluchten 58,9 % wordt.

Problemen bij laatste controles: er waren dit jaar zeer weinig foutieve berekeningen. Ontbrekende files bij enkele ingediende proeven werden geannuleerd.

Nieuwe procedure voor Charroncontroles vanaf 2002: De Charronverantwoordelijke zet alle proeven op 1 (of meerdere) diskettes met mappen van 1) Club, 2) piloot, 3) zijn IGC-files. De controlesessie verloopt als volgt: gezamenlijke controle door ALLE Charronverantwoordelijken van de clubs op éénzelfde dag. Proeven worden dus meegebracht op die dag en dienen in dit geval niet meer ingeleverd te worden voor de deadline van 01 november. Verantwoordelijke sportcommissarissen die niet mee kunnen of willen controleren: voor deze clubs blijft de normale deadline van 01 november gelden. Elk jaar vaste controledag: afgesproken wordt te vergaderen telkens op de 2de zaterdag na 01 november.

Er zijn steeds meer loggervluchten, dus een betere controlebaarheid ook m.b.t. luchtruimconflicten: elke proef die indruist tegen de luchtruimreglementering wordt uit de competitie verwijderd. Volgende tekst wordt toegevoegd aan het reglement 2002: "Indien een piloot tijdens zijn vlucht voor een verkeersgebied, dat niet toegankelijk is zonder toelating van de bevoegde instanties, doorgang vroeg en verkreeg, dient hij zelf voor de nodige documenten met bewijzen van deze toelating te zorgen en deze bij het dossier van de betreffende proef te voegen.

Opname luchtruimspecialist in Charroncommissie: er werd contact opgenomen met Luc Vandebeek en hij aanvaardt de functie, zoals ze door de Charronraad werd gedefinieerd: eerst Charroncontroles op het sportieve element door Charronverantwoordelijken, nadien screenen van deze proeven op luchtruimovertradingen door luchtruimverantwoordelijke.

Vanaf 01 oktober 2002 (seizoen 2003) wor-



Anonieme foto via Jos Van Loon

den voor alle Charronproeven alleen IGC-bestanden als vluchtbewijzen aanvaard.

Nieuwe proef: Assigned Area Task (AAT): deze proef wordt opgenomen in het proevenaanbod van de Charroncompetitie. Volgende tekst wordt opgenomen in het Charronreglement: "Definitie: een Gesloten Omloop met een cilindervormige zone om elk keerpunt waarvan het opgegeven keerpunt het middelpunt is, en waarvan de straal 10% van de totale afstand van de opgegeven proef bedraagt. Zulk een keerpunt wordt geldig gerond van zodra 1 logging in de cilinder voorkomt. Deze proef kan alleen beezen worden d.m.v. een IGC-bestand. De werkelijke proefafstand wordt na de vlucht uit de IGC-file afgeleid. Hij wordt bekomen door de grootste afstand te bepalen tussen nadien geselecteerde punten met hun coördinaten, in elke cilinder één. Verloning: 4 pntn/km"

Grootste afstand: Aangepaste tekst wordt opgenomen in het Charronreglement. De beker "Zuivere Afstand" wordt afgescheiden van de Charroncompetitie. Elke piloot kan dus één proef indienen voor deze bijzondere beker, door ofwel a) geen proef in te dienen en dus zijn grootste Charronproef automatisch te laten opnemen, b) een "zuivere afstandsproef" extra in te dienen naast zijn drie Charronproeven.

Startsector aanraden bij proeven voor Brevetten en records. Door de sportcommissie wordt bij monde van Guy Van Pee gewezen op risico van afkeuring van ter homologatie aangeboden proeven indien niet aan de vereiste afstand wordt voldaan wanneer de sleep gebeurde in de richting van het eerste keerpunt. Het starten via de startsector is dus aan te raden.

Keerpuntselectie bij Bijkomende Afstand van de Optimaxproef. Het Charronreglement wordt aangepast met volgende tekst: "Omdat de B.A. per definitie een vrije afstandsvlucht is, is het toegelaten in de gevlogten lus na de vlucht maximaal 3 keerpunten te kiezen zodat een route ontstaat,

met maximaal 4 benen, die voldoet aan de Optimaxregels. Deze keerpunten mogen bepaald worden door middel van coördinaten uit de logger file en hoeven dus niet voor te komen in de lijst der gehomologeerde keerpunten.

Online wedstrijd van de Charronbeker "CHARRON.line". Inrichten van een online Charronwedstrijd, "CHARRON.line", met het overgangsjaar 2002 als proefperiode. Enkele uitgangspunten: 1) alle ingestuurde proeven moeten door ieder LIGALid kunnen bekeken worden, 2) alleen IGC-files van de vluchten worden aanvaard, 3) de klassenindeling en proefsoorten van de reguliere Charronbeker blijven behouden, 4) al deze proeven moeten gevlogen worden met start langs startsector en geldige finish (is nu nog niet verplicht in de Charron), 5) deze proeven moeten volledig in overeenstemming zijn met de heersende luchtruimreglementering, 6) de puntenquotering moet onmiddellijk beschikbaar zijn bij het indienen, 7) dus moet er bij het opladen naar de site eveneens een formulier ingevuld worden waarbij door aanvinken van de voor die vlucht geldende rubrieken alle gegevens die nodig zijn voor de evaluatie van de proef voorhanden zijn. Een niet ingevulde rubriek moet opladen onmogelijk maken. 8) Deze berekeningen moeten volautomatisch (=softwarematig) gebeuren op het ogenblik van opladen. De oplading en puntenberekening en rangschikkingaanmaak zou zonder tussenkomst van personen moeten kunnen lopen. 9) op elk ogenblik moet een rangschikking beschikbaar zijn en in te kijken, 10) opladen kan alleen door geregistreerde Ligadeelnemers, 11) misschien is er ook mogelijkheid tot evaluatie van de snelheid waarmee een proef werd gevlogen, maar dit vraagt verder onderzoek voor bepaling van de verhouding tussen afstand en snelheid om te kunnen komen tot puntenberekening (Dit zien we nog wel), 12) op de LIGA-website zou een extra pagina voor de "Charron.line" moeten voorzien worden. Mattijs Cuppens, webbeheerder van de LIGA-website, werd bereid gevonden om dit project in de loop van het proefjaar 2002 uit te werken. De uitslag van de Charron.line zal voor het jaar 2002 slechts een beperkte waarde hebben omwille van de onvermijdelijke bugs tijdens de inlooperperiode en dus wordt er op het eind van dit seizoen geen prijsuitreiking voor voorzien.

Eddy De Coninck

(lichtjes ingekort door de redactie)

Het hoekje van de boekenvreter

De boekenvreter duikt ditmaal in zijn videotheek! En eerste en vooral nemen we drie video's van Klaus REINHOLD onder de loep, die alle verschenen bij Sky Mine Media - Medienproduktion (www.skyminemedia.de).

Wie der Condor über den Anden (24 minuten) geeft ons een mooi beeld van het speelterrein van Klaus Ohlmann, waar deze de laatste twee jaren een reeks wereldrecords vestigde die allen verbijsterden. De film werd weliswaar een jaar vroeger (november 1999) gedraaid, zodat deze vluchten natuurlijk niet vermeld zijn, maar de beelden van het landschap zijn bijzonder indrukwekkend. Deze bergen zijn met geen andere te vergelijken. En de lange vluchten op grote hoogte, in de kille golfstijgwind, zijn ongetwijfeld unieke ervaringen, waarvan deze video een vrij goed beeld schetst. Dus, wens je ook vluchten van meer dan 1 000 km af te leggen met stijwinden van meer dan 10 m/s en op hoogtes tot 7 000 m....

Namibia - Segelfliegen in Bitterwasser (32 minuten) leidt ons binnen in een reeds langer gekend zweefvliegparadijs. De Kalahari- en Namibiëwoestijnen bieden een even onherbergzame buitenlandingsstreek als de Anden, maar zien er vanop hoogte toch

minder dreigend uit. Ook hier liggen stijwinden en normale werkhoopte ver boven Europese gemiddelden, al gaat het hier louter om thermiek. Er komt hierbij vaak zoveel energie vrij, dat er hevige onweders losbarsten die geregeld roet in het eten strooien bij het vliegen van grote proeven. Deze video heeft wel iets weg van een promotiefilm voor de Bitterwasserfarm, en geeft dus ook heel wat louter toeristische informatie. Voor de hard-boiled zweefvlieger mochten er gerust een goede tien minuten wegvallen.

Alpensegelflug - Segelfliegen in den französischen Alpen (46 minuten) heeft meer iets weg van een vakantiefilm, opgevoerd met een hele reeks min of meer didactische tips over het vliegen in de Zuidelijke Alpen. We volgen de lotgevallen van Klaus Reinhold en een boezemvriend tijdens hun vakantie in Gap in maart-april 2001. Er zijn wel mooie luchtopnames, maar de vele scènes waar de twee vertellers zelf in beeld zijn en een eerder amateuristisch aandoende uitleg verschaffen, werken snel op de zenuwen. Om van deze video te genieten, grijp je best naar de monteapparatuur om een 20-tal minuten weg te laten. Zowel deze als vorige film geven overigens een mooi beeld van het zweefvliegen als voor-

houden voor oudere, vaak meer dan vol-slankte heren! Niet direct reclame voor een dynamische sport!

Een heel andere video, samengesteld door Michael KOST, is *Klaus Holighaus*, een portret van de in augustus 1994 verongelukte eigenaar, bedrijfsleider en hoofdingenieur van Schempp-Hirth. Het gaat hier om een montage van verschillende documentaires en interviews die in de loop der jaren over Holighaus en zijn bedrijf werden opgenomen. Klaus Holighaus was ook een wedstrijd-piloot van hoog niveau, en nam deel aan ettelijke Europese- en Wereldkampioenschappen. Een aantal van zijn prototypes heeft hij ook bijna volledig eigenhandig gebouwd, zoals de oorspronkelijke Nimbus, waarmee George Moffat in Marfa wereldkampioen werd. Gezien de opzet krijgen we hier natuurlijk slechts een zeer onvolledig portret van de mens en zijn bedrijf, zijn heel wat beelden van een bedenkelijke kwaliteit of komen ze tweemaal voor, maar al bij al is deze film een passende hulde aan één van de merkwaardigste figuren van de zweefvliegwereld van de zeventiger en tachtiger jaren.

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegtuignieuws

Cavok

De nieuwe ULV-zelfstartende zwever Cavok-10 heeft op 13 december 2001 zijn eerste proefvlucht uitgevoerd. De piloot was de ontwerper van het toestel, Christian Brondel. Voor deze 15-m-versie verwacht men een glijgetal van 40. Er wordt ook een 11-m-toestel ontwikkeld, dat meer als goedkoop reisvliegtuig is gedacht. Details op www.fly-cavok.com.

DG Flugzeugbau

Bij de zelfstarter DG-808B werden vele kleine details verbeterd, vooral om de vliegeigenschappen nog aangenamer te maken. Door wijzigingen aan de staart werd een harmonischer afstemming van richtings- en rolroeren bekomen. Ook de winglets hebben een positieve invloed op de stabiliteit, zonder de rolwendbaarheid te verminderen.

Gomolzig

De firma uit Wuppertal biedt nu voor de oudere Dimona-types (80 pk Rotax) de inbouw van een 100 pk Rotax 912 S motor aan met een MTV-1-A-17505-schroef die betere

prestaties als sleeptoestel verzekert. Voorzienne ombouwkosten 28 845 EUR. Het leeggewicht blijft nagenoeg hetzelfde, het geluidsniveau van 63,2 dB(A) ligt 9,4 dB(A) onder de Duitse grenswaarde.

Grob

Naar aanleiding van een aantal fluttervoorvallen werden de toestellen van de types G 102 Standaard Astir III, G 102 Club Astir III en G 102 Club Astir IIIb op het einde van vorig jaar aan de grond gezet. Ondertussen heeft Grob een eerste technische nota gepubliceerd, waardoor de betrokken toestellen voorlopig weer kunnen vliegen, zij het met een Vne beperkt tot 165 km/h. Verder ontwikkelt Grob een balansgewicht voor het hoogteroer. Na goedkeuring van de wijziging en inbouw van het balansgewicht (bij redactieslot was nog geen voorziene datum bekend) zou de volledige flight envelope hersteld worden. Wait and see!

Korff + Co

Wie een Grob G-109B motorzwever bezit, kan hem voor nagenoeg 43 500 EUR laten

ombouwen tot de krachtigste sleepmotorzwever ooit: Korff rust hem uit met een 130 pk krachtige Limbach L-2400 EFI Turbo motor. Ondanks het vrij hoge maximum toerental van 3 000 t/min ligt het geluidsniveau ruim onder de strengste Duitse normen. zelfs met een zware twee-zitter zijn de startprestaties minstens even goed als die van een klassieke 180 pk sleper. De watergekoelde motor laat bijzonder snelle afdalingen toe zonder gevaar op thermische schokken. Het verbruik ligt bij ca. 22 liter/h. 9 toestellen werden reeds omgebouwd, en de JAR-typegoedkeuring wordt verwacht voor 790 kg sleepgewicht op grasbaan en 850 kg op verharde baan.

Schempp-Hirth

Net op tijd voor de Wereldkampioenschappen in Mafikeng ontwikkelde de firma een nieuwe versie van hun renklassetoestel, de Ventus 2ax. Het gaat om een wijziging van de a-versie (met kleine romp, voor piloten tot 1,75 m) waarbij de staart volledig nieuw werd ontworpen en ook gewijzigde winglets werden ontwikkeld. Daarbij zouden vooral de traagvliegeigenschappen sterk verbeterd zijn, zodat men nog meer ballast

kan meenemen om ook de doorsteekprestaties te verhogen. De dünnere staartprofielen zijn ook minder gevoelig voor vliegjes of regen. Het nieuwe toestel is blijkbaar geslaagd: Werner Meuser werd ermee wereldkampioen, terwijl het tweede toestel met Axel Horn op plaats 5 belandde.

Sigma

De Franse aanhangwagenbouwer heeft een model ontwikkeld waarbij het metalen chassis samen met de vloer vervangen wordt door een integraal kunststof onderstel. Dit zou de aanhangwagen beduidend lichter maken.

Tost

Nog een versoepeling in het onderhoudsysteem van de sleephaken: het onderscheid tussen oefentoestellen en andere toestellen verval. Voor alle haken geldt voortaan een onderhoudsinterval van 2 000 starts.

Windward Performance

De volledig in prepreg koolstofvezel vervaardigde UL-zwever SparrowHawk heeft voor de eerste keer gevlogen in januari, waarbij het opgeslept werd achter een minivan. Er werden ook vliegtuigsleeps uitgevoerd tot 1 000 m. Het toestel zou met

10,8 m spanwijdte en een leeggewicht van 70 kg een glijhoek van 1:33 bij 85 km/h bezitten, en een Vne van 228 km/h. Maximaal vlieggewicht 187 kg, cockpit voorzien voor piloten tussen 1,50 en 1,87 m. Verwachte basisprijs 25 000 USD.



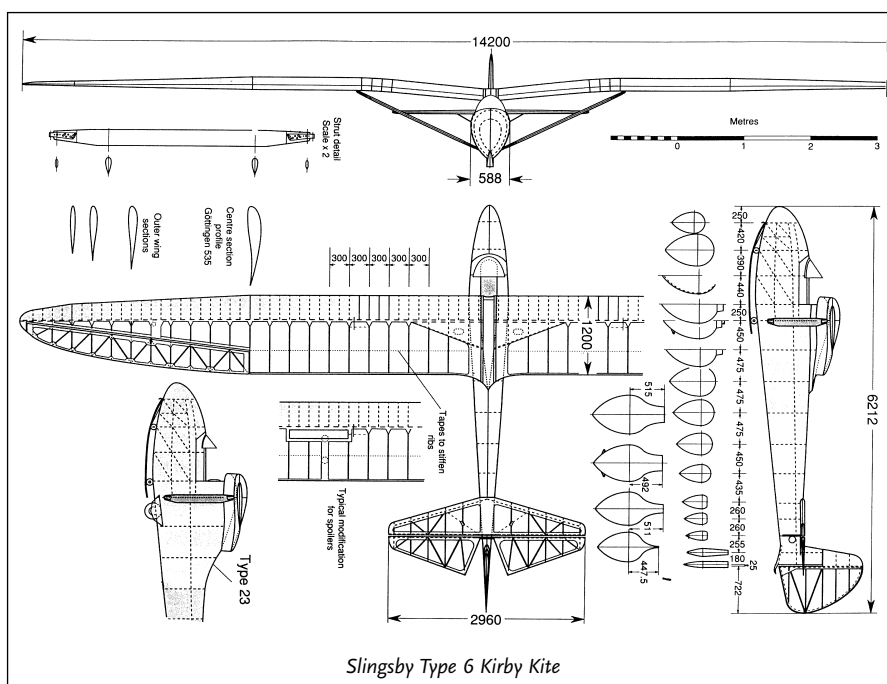
SparrowHawk prototype voor afwerking (bedrijfsfoto)

Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 11)

Na onze talrijke omzwingingen tussen de oldtimers van het Europese vasteland gaan we een blik werpen in Engeland en maken we zelfs de hele oversteek naar de Nieuwe Wereld, om er respectievelijk de toestellen van Slingsby en Bowlus te bekijken.

De Kirby Kite

In 1934 startte Fred Slingsby met de steun van een plaatselijke grootgrondbezitter een zweefvliegtuigatelier op in het dorpje Kirbymoorside, dat de naam gaf aan een reeks toestellen met Kirby als "familienaam". Eerst bouwde hij er een 60-tal primaire lestoestellen, maar het eerste echte zweefvliegtuig dat in reeks werd geproduceerd, was de Grunau Baby 2 (zie deel 5 in Ligablad 83). Slingsby was ervan overtuigd dat hij meer succes zou boeken met een beter gestroomlijnde versie en ontwierp in 1935 de Kirby Kite. Deze had een identieke vleugelvorm en nagenoeg dezelfde staart als de Baby, maar de romp was veel aantrekkelijker gevormd. Hij had namelijk een doorsnede van een omgekeerde peer, en droeg de vleugel niet op een hoge, maar op een kortere pyloon achter de cockpit. Op de aanvliegboord zat er een hoofdsteun voor de piloot. Het toestel sprong in het oog op de nationale kampioenschappen van eind augustus 1935 in Sutton Bank. Het prototype raakte onmiddellijk verkocht en Slingsby noteerde al een hele reeks bestellingen voor nog meer toestellen. In de serieproductie had de Kite een groter en meer afgerond richtingsroer, in plaats van de hoekige vorm van de Baby-rudder. Slingsby gaf bij zijn serietoestellen ook toe aan de "mode" van die tijd, de meeuwenvleugel, met iets grotere spanwijdte dan de Baby. De Kite kreeg immers een (lichtjes) geknikte vleugel, waarbij de vleugelsteunen net onder de knik kwamen te zitten. In vergelijking met de Grunau Baby was de Kite inderdaad een veel moderner ogend toestel.



In totaal waren er zowat twee dozijn toestellen gebouwd toen de oorlog uitbrak. Tijdens de oorlog werden vijf Kites gebruikt voor experimenten met het slepen van zwevers en voor pilotenopleiding. Ook werden Kites in sleep bij wijze van test "aangevallen" door jachtvliegtuigen, om te bewijzen hoe gemakkelijk zweefstoestellen wel konden worden neergeschoten. Tevens werden er proefnemingen gedaan met radaropsporing van toestellen die niet van metaal waren vervaardigd, bv. zweefvliegtuigen. Toen bleek dat normale stalen kabels en stuurstangen van staalbus de zwever toch op de radar zichtbaar maakten, werd er een Kirby Kite gebouwd waarin alleen maar houten stuurstangen werden gebruikt, en inderdaad, het was nauwelijks op de radar te ontdekken.

Na de oorlog kwamen de overgebleven Kites weer in dienst bij zweefvliegclubs, en som-

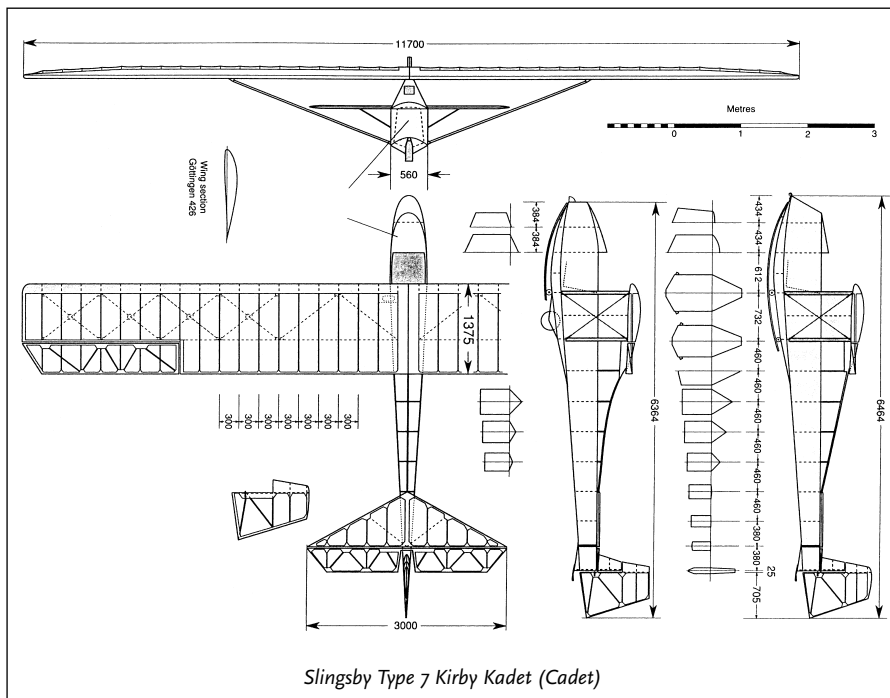
mige ervan kregen stoorkleppen ingebouwd. Het laatste model, de Kite 1A, kreeg behalve stoorkleppen ook een vast wiel in plaats van de schaats, maar ging nooit in serieproductie.

Technische kenmerken Kirby Kite:

Spanwijdte 14,10 m; vleugeloppervlakte 14,49 m², slankheid 13,8; leeggewicht 137,8 kg; vlieggewicht 230,8 kg; vleugelbelasting 15,9 kg/m². Geen gegevens beschikbaar over glijgetal en snelheden.

De Kirby Kadet en Tutor

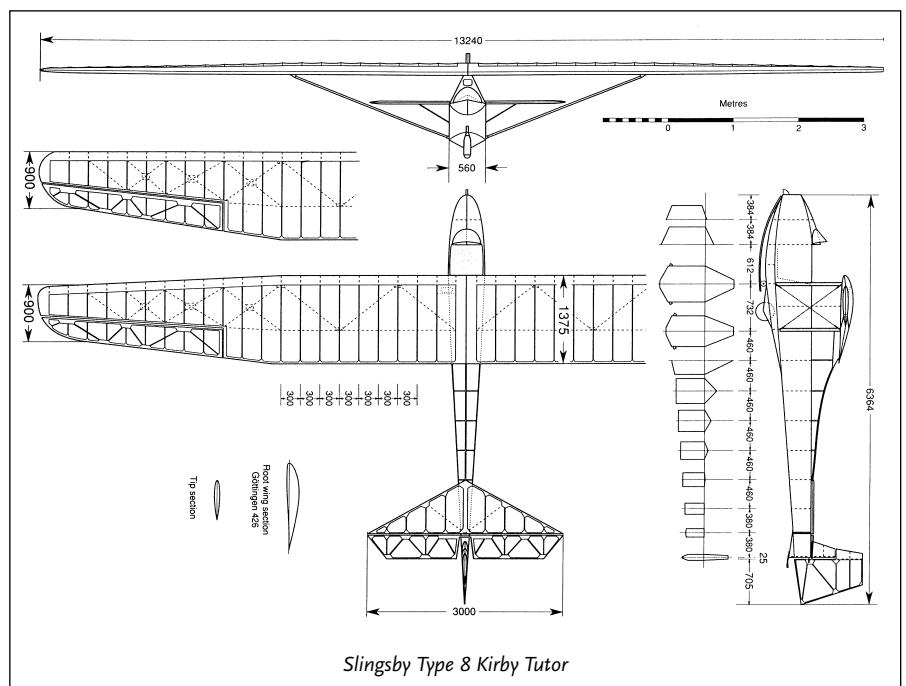
Een medewerker van Slingsby, John Stanley Sproule, ontwierp voor de firma een lestoestel dat betere klimeigenschappen zou hebben dan de Prüfling, ietwat minder spanwijdte had dan de Hols der Teufel (zie deel 3 in Ligablad 81), en een meer aërodynamische



vorm. De nieuwe Kadet, die in 1936 zijn proefvlucht maakte, had aan beide zijden een dubbele vleugelsteun onder een volkomen rechthoekige vleugel. De rompdoorsnede was vierkant, met een platte romprug, de neus geleek op die van de Prüfling en er was geen landingswiel, maar een schaats. Het leeggewicht bedroeg slechts 118 kg en de vleugelbelasting amper 13 kg/m², wat met een middelmatig zware piloot aan boord ideaal was voor het exploiteren van zwakke stijgwinden.

Na enige tijd bestelde de Midland Gliding Club voor zijn bestaande Kadets een stel verbeterde vleugels. Sproule tekende een spitsere toelopende vleugel met een aërodynamische verwringing zoals de Falke (zie deel 3 in Ligablad 81). Het model werd omgedoopt tot Tutor en ook de romp werd aangepast door middel van een mooie gebogen rompruggengraat. De hoogte van het richtingsroer werd verminderd en de ouderwetse neusvorm vereenvoudigd. Er waren 9 Tutors gebouwd toen de oorlog uitbrak. Maar aangezien de Kadets en de Tutors door de luchtmacht als trainingstoestellen werden ingezet, moesten ze aan bepaalde specificaties voldoen: landingswiel, verstevigingen hier en daar en beschildering in donkergroen. De aanvliegbord van

de vleugeltip werd rechtgetrokken, wat niet mooier was, maar ook geen aërodynamische invloed had. Aangezien de naam Kadet te Duits klonk, werd hij voortaan Cadet Mark 1 genoemd en de Tutor werd Cadet Mark 2.



In totaal bouwde Slingsby 226 Cadets en bij andere firma's liepen er nog eens 180 "van de band". Van de Tutors kwamen er 62 exemplaren in omloop.

Technische kenmerken:

Kadet:

spanwijdte 11,70 m; vleugeloppervlakte 15,8 m², slankheid 8,66; leeggewicht 118 kg; vlieggewicht 208 kg; vleugelbelasting 13,2 kg/m². Geen gegevens beschikbaar over glijgetal en snelheden.

Cadet Mark 1:

spanwijdte 11,73 m; vleugeloppervlakte 15,8 m², slankheid 8,71; leeggewicht 134,5 kg; vlieggewicht 232,7 kg; vleugelbelasting 14,07 kg/m². Geen gegevens beschikbaar over glijgetal en snelheden.

Tutor, Cadet Mark 2:

spanwijdte 13,24 m; vleugeloppervlakte 15,79 m², slankheid 11,1; leeggewicht 159,5 kg; vlieggewicht 258,5 kg; vleugelbelasting 16,4 kg/m². Glijgetal 21 bij 50 km/h.

Albatross

In Amerika werd de **Baby Albatross** van Hawley Bowlus een van de beroemdste en populairste zweefvliegtuigen, dat vooral



Kiewitcup wachtrij (foto Wil Janssens)

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 resultaten van 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.

door zijn heel typische vorm de aandacht trok. Het ontwerp onderging sterk de invloed van de Grunau baby. De vleugel was ongeveer gelijk en werd gedragen door een brede vleugelsteun. Maar de romp was iets helemaal anders: de piloot zat in een met triplex beplankt "schuitje" en het staartstuk zat gemonteerd op een buis van duraluminium met een diameter van 12,7 cm. Het hoogteroer was een pendelroer en het grote richtingsroer zat op een kleine vaste staartvin. Er was een landingswiel voorzien, waarvan de as dienst deed als bevestiging van de vleugelsteunen met een vleugelprofiel, net als bij de oude Albatros (zie deel 8 in Ligablad 86). Dat vleugelprofiel bevatte ribben en was met doek bekleed en werkte

een beetje als extra vleugeloppervlakte. De ruime romp bevatte een stuurwiel of een stuurknuppel in de vorm van een spadensteel. De Baby Albatross kon worden gevlogen zonder cockpitkap, met een gewoon windscherm of met een volledig gesloten kap.

In 1938 werd het toestel in bouwdoosvorm aangeboden. Deze "kit" bevatte veel direct bruikbare onderdelen, zoals de kant-en-klare vleugelliggers met neusribben, reeds vastgekleefde beplanking van de aanvliegbord en gewoon te bevestigen vleugelribben. Het schuitje van de romp bestond uit twee halve schalen van triplex en bevatte alle spanten, de wielbevestiging en de pilooten-

stoel. De staartbuis zat al vast op het te monteren rompbeslag en ook de staartvlakken waren voor een groot deel geprefabriceerd. Bowlus verkocht in totaal meer dan 170 "bouwdozen", waarvan slechts zowat 50 stuks afgewerkt werden en ook werkelijk gevlogen hebben.

Met een Baby Albatross haalde Richard Johnson op de leeftijd van 17 jaar de derde plaats in de US Nationals van 12940. In 1942 moest hij tijdens een wolkenvlucht, waarbij de instrumenten blokkeerden, per valscherp het in vlucht uiteenspattende toestel verlaten.

Bowlus tekende ook een **Super Albatross**, waarvan er slechts 2 werden gebouwd, één door Howard Kelsey, die er welvingskleppen op monteerte, alsook een vast staartvlak met hoogteroer.

Technische kenmerken:

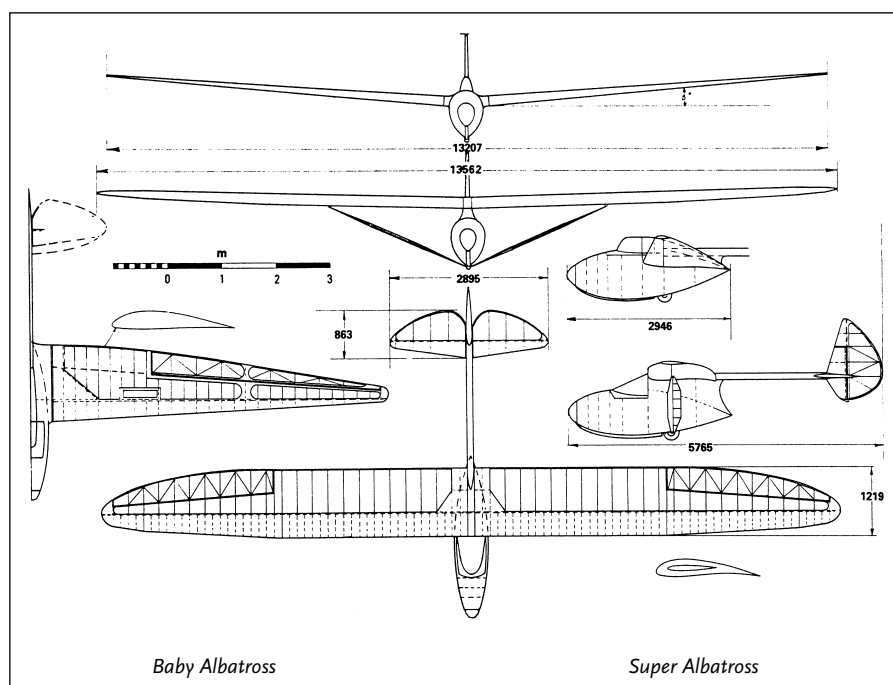
Baby Albatross:

spanwijdte 13,56 m; vleugeloppervlakte 13,95 m², slankheid 13,2; leeggewicht 136,2 kg; vlieggewicht 229,3 kg; vleugelbelasting 16,4 kg/m²; glijgetal 20; minimumdaalsnelheid 0,69 m/sec; maximumsleeplandingsnelheid 105 km/h.

Super Albatross:

spanwijdte 13,21 m; vleugeloppervlakte 11,61 m², slankheid 15,02; leeggewicht 197,3 kg; vlieggewicht 292,5 kg; vleugelbelasting 25,2 kg/m²; glijgetal 21.

Peter Mullaert



Een vreemde hobby!

Ik heb een hele lieve vriend, maar hij heeft een vreemde hobby. Hij zweefvliegt. Nu denkt u misschien: "Wat is daar nou vreemd aan?" Dan bent u of een zweefvlieger of u weet er nog minder van dan ik. Neem nou vandaag. Zit hij te klagen, dat het morgen zwoegen zal worden tijdens het zweefvliegen: "Ik denk dat het morgen afzien wordt, meid! Zometen, vechten, moeilijke thermiek, laag komen zitten, de balen ervan hebben... Dan toch over de radio zeggen: En dat doen we allemaal voor ons plezier. En een ander dat horen beamen met benepen stem." Ik denk over zijn opmerking na, stel me dat voor en zeg dan: "Maar dan ga je toch niet vliegen?" Tja! Hij zat zo te kreunen! 't Is toch vrijwillig? Kijkt hij mij met een verwijtende blik aan en zegt heel verontwaardigd: "Je begrijpt er ook helemaal niets van, hè! Je moet juist zwoegen. Dat is het nou juist! Het moet inhoud hebben. Als het heel eenvoudig is, dan heb je er toch geen goede herinnering aan. Net als vorige week, toen ik laag boven de Efteling zat. Afzien! Dat is zweefvliegen!" Ik zucht: "Okay... Als jij voortaan versleten thuiskomt na een vliegtag, dan zal ik begrijpen dat het wel een fantastische dag moet zijn geweest." Ik hoop dat 't me lukt daaraan te denken.

Meer voor de hand ligt, dat ik medelijden heb met de stakker, die zo heeft moeten strijden met de elementen van de natuur. Maar ja, hij is graag actief. Zet mij maar in een hoekje met een (goed) boekje. Hoewel we heuse zielsverwanten zijn, hebben we dus ook een andere gedachte bij het woord "vakantie". Voor mij moet dat relax zijn, voor hem actief. Maar we zijn er altijd nog uitgekomen. Ook deze 13e Benelux-zweefvliegwedstrijd in Keiheuvel. Ik ga er eigenlijk ook graag heen, ook al voel ik me net een analfabeet in een dicteeklas. En zweefvlieglui vind ik eigenlijk ook best aardig ondanks hun tic. Waarom ik het een tic noem? Ik zal eens vertellen hoe een dag Keiheuvel eruit ziet, met wat "uitstapjes" naar ervaringen, die ik heb meegemaakt.

Om zeven uur gaat de wekker. Dat vind ik voor de vakantie toch wel aan de vroege kant en nu ben ik eufemistisch! Omdat het dan nog lekker stil bij de douches is, ben ik wel uit bed te porren. Dan gaat de BU (Engelse uitspraak: Bravo Uniform), na het scheren, wassen en aankleden, met Potige Smurf het meisje monteren, afplakken en met water vullen en Spatz keutelt wat in de caravan en maakt de ontbijttafel klaar. Ik hoop dat ik nu lekker verwarrend ben. Zo voelde het voor mij ook in het begin. Maar tegenwoordig zeg ik zelf dat ik Kilo Papa in de lucht heb horen zeggen dat Bravo Uniform veilig in een weiland is geland, in plaats dat ik de naam van de vlieger noem.

BU staat op het vliegtuig van mijn vriend en is het (vaste) wedstrijdnummer. De vliegers worden meestal, in ieder geval tijdens de wedstrijd, met hun wedstrijdnummer aangesproken. Bayonne is een "callsign" uit vervlogen dagen. Hij hoopte daar ooit heen te vliegen. De Woensdrecht-lui kennen hem ook als zodanig. Omdat het zijn droom was en ik deze naam ook persoonlijker vind dan Bravo Uniform, noem ik hem (ook vanaf nu in dit verhaal) "Bayonne". Potige Smurf (veelal afgekort met "Potige") is de naam van zijn ophaler.

De titel "ophaler" is niet genoeg voor Potige; hij is zijn rechterhand. Alle vliegers hebben een ophaler. Daar hebben ze (minimaal) contact mee als ze vliegen. Zij moeten o.a. de starttijd doorgeven aan het secretariaat (daarover zo meteen meer). Via een grondset heeft de ophaler contact met de vlieger. Soms roept Bayonne mij ook vanuit "zijn meisje" op. Het was even slikken voor mij toen ik erachter kwam dat hij, naast mij, nog een meisje heeft. Maar na kennismaking te hebben met zijn zweefvliegtuig, kan ik daar mee leven. Natuurlijk (tenminste... dat vindt hij!) moet ik ook een callsign hebben. En dat werd Spatz. Ik ben in Zwitserland opgegroeid en werd daar wel eens "Spätzli" genoemd. Nu ik "een grote meid" ben geworden is het Spatz. Dat betekent "mus", maar is ook een zweefvliegtuigtype. Ik houd het wat de betekenis betreft maar bij "vlees en bloed".

Dus 's morgens vroeg gaat Bayonne met Potige Smurf het meisje opzoeken, terwijl Spatz in de caravan achterblijft. (Het heeft toch eerder iets van een sprookje, dan van een verslag over een wedstrijd, niet?) Om half elf is de briefing. Dan wordt het echt moeilijk voor mij. Alle vliegers zitten aan lange tafels achter hun wedstrijdnummer. Voor in de ruimte zitten de belangrijke mannen aan een tafel op een verhoging en dan komt de (voor mij) moeilijke taal. De dagoverwinningen van de vorige dag worden genoemd. Soms krijg je een fles wijn als je het de avond ervoor te bont hebt gemaakt. Dat heeft niets met zweefvliegen te maken, maar ook dat snap ik niet. Misschien Vlaamse humor? Maar ook worden bij zo'n briefing de problemen en bijzondere zaken van de vorige dag doorgenomen. Vaste "klant" bij de briefing is de "meteo", de grote vriend van alle vliegers. Het maakt in ieder geval de indruk dat men graag goeie vriendjes met deze man is. Waarschijnlijk hopen ze dat het invloed op zijn weersvoorspellingen heeft. Tja... als je persé goed zweefvliegweer wilt hebben, grijp je misschien wel elke strohalm.

Deze Beneluxwedstrijd had meneer de Meteo anders weinig goeds te melden!



Spomkuller-symfonie (foto M. De Bock)

Prachtige sheets vertoont hij keer op keer met verschillende wolkenvormen en weerkaarten. Het heeft wel wat weg van het RTL-4 weerbericht, maar dan op z'n Vlaams. Dat klinkt leuk, maar vind ik toch soms moeilijk te verstaan. Ook wordt het luchtvaartbesproken, dus de beperkingen in de lucht vanwege militaire- en burgeractiviteiten. Uiteindelijk wordt de opdracht gepresenteerd en uitgedeeld. De boxtijd wordt dan gemeld, de tijd dat alle vliegtuigen startklaar op hun plek moeten staan. Veel snap ik van zo'n hele briefing niet. Ik probeer de opdracht te onthouden en de boxtijd en ben verder nieuwsgierig wat er elke dag opnieuw voor aardigheidjes van sponsers op de tafels staat. De ene keer een blikje of flesje sap, vaak een T-shirt, wat snoep, een bierglas e.d.. Maar ik ben erg gevoelig voor spanning en ik voel tijdens de briefing de adrenaline stijgen. Afhankelijk van het weer en de opdracht is de spanning te voelen. Afhankelijk van het weer en de boxtijd wordt het haasten geblazen. Dan zitten we dus al rond het middaguur. Er is nog geen meter gevlogen, maar alles heeft rond het zweefvliegen gedraaid.

Het eerste jaar dat ik meeding, was het prachtig weer en hadden ze grote opdrachten. Ik kon heerlijk lezen. Het tweede jaar ging ik gewapend met een stel boeken en mijn laptop weer mee, maar het was heel ander weer en ik was de hele dag druk met rond zweefvliegers en zweefvliegtuigen hangen. Dit keer had ik ook niet teveel op lezen gerekend en dat was zeer terecht. Ik heb maar anderhalf boek kunnen lezen! Zweefvliegers willen nou eenmaal vliegen en

wedstrijdleiders willen natuurlijk een wedstrijd. Dus als het weer niet meezit, wordt er gemopperd op de weergoden (who-ever they are!!) en als het weer slecht blijft moeten er theelichtjes tijdens de briefing uitgedeeld worden. (Zou dat nou New Age zijn: die mengeling van weergoden en kaarsjes voor Maria?... Grapje!)

Omdat men wil vliegen, blijft men naar de lucht kijken. Weer hoor ik allerlei moeilijke termen. Vooral Potige en Bayonne kunnen lekker met elkaar bezig zijn. De ene keer: "De eerste convectie is er." Confectie? Ik moet het misverstaan! "Ik zie al cumultjes." Nou, zoveel verstand heb ik gelukkig wel van het weer, dat ik snap dat het over leuke kleine wolkjes gaat. Een andere keer: "Daar achter zit al een cumulus congestus". Congestus? Dat is toch als er iets niet goed zit in je lijf?... O nee, dat is congestie. "Aan de andere kant, daar in het zuiden, zie ik een cumulonimbus." Hé! Nimbus! Zo heet zijn vliegtuig: Mini Nimbus! Maar 't zal wel iets met wolken te maken hebben. Ik staar mee naar de lucht en probeer de woorden te onthouden. Soms probeer ik intelligent over te komen en zeg bijvoorbeeld dat het plafond vandaag wel laag is. Dan zie ik die vernietigende blikken, bijt op m'n tong en denk "Oeps! Was zeker een onnozele op-

merking. Verkeerd gegokt!" Ik heb ook geen meteorologie gestudeerd, zoals de zweefvliegers!

Als de start naderbij komt, worden de vliegtuigen in elkaar geschoven. Opnieuw voel ik spanning in de lucht. Ik ben altijd stik zuwachtig als mijn vriend gaat vliegen. Hij

niet. Hij vindt dat daar helemaal geen reden voor is. Tja... Eindelijk gaan ze dan de lucht in. Als ze al gaan... Soms geven ze het pas om vier uur 's middags op. Heb je lekker niets aan je dag gehad. O jee! Dat is weer z'n opmerking van iemand, die er niets van snapt, hè! Maar laten we het hebben



Startrij (foto M. De Bock)

AVI BENELUX

Industrieweg 3
NL-5111 ND Baarle Nassau
Tel. :NL 013-507.96.01
Fax: NL 013-507.8787
e-mail : avi@baarle.org

Bert De Wijs

**Voorjaarsactie € 850,00 incl. BTW
bij snelle bestelling**



LX-160

Door LX samen met AVI Benelux ontwikkeld
Zeer complete final glide computer
ook voor clubtoestellen

- * Win Pilot interface
- * Te koppelen aan Garmin, LX20, Colibri, Volkslogger e.a.
- * Digitale LCD met vario, sollfahrt, polaire, enz.
- * Berekent ook kms naar huis zonder GPS

AVI BENELUX

Industrieweg 3
NL-5111 ND Baarle Nassau
Tel. :NL 013-507.96.01
Fax: NL 013-507.8787
e-mail : avi@baarle.org

Bert De Wijs

LX-Colibri



Superkleine FAI-Logger
met Win Pilot connectie

Voorjaarsactie

€ 723,00 incl. btw

- * Win Pilot connectie
- * near airport functie
- * NMEA 0183 uitgang
- * communiceert met LX-familie, See You, Strepla e.a.
- * uitlezen met bekende LX-FAI programma
- * Superweinig stroomverbruik ca. 12v / 100mAmp
- * bedieningsvriendelijk: 7 toetsen en display
- * > 100 vlieguren logboek
- * voor elk clubtoestel klein handig ophangstelsysteem

over een dag dat ze wél vliegen. Je zou zeggen: "Zo! Die zijn voorlopig zoet, ik ga iets anders doen." Vergeet het maar. Dat zou ik kunnen doen, maar ik leef te veel met mijn lief mee. Bovendien zijn ze wel in de lucht, maar nog niet vertrokken. Eerst moet de hele klasse, waarin zijn vliegtuig meedoet, boven zijn. Op het veld staat een startleider, die voor vlot en veilig vertrek van vijftig zweefvliegtuigen met zes tot acht sleepvliegtuigen zorgt. Dit gebeurt binnen drie kwartier. Knap werk, hoor. Als één klasse boven is, wordt over de radio doorgegeven dat de startlijn over vijftien minuten open gaat. Dan zie je de vliegtuigen boven zoeken naar thermiek. Afhankelijk van de hoeveelheid van thermiek, lijkt het soms van de grond af gezien als een wolk van witte muggen. Dat vind ik altijd eng, ook al zegt Bayonne dat ze allemaal dezelfde kant op draaien en het daarmee niet gevaarlijk is.

Als de startlijn dan opengaat, hoeft dat nog helemaal niet te betekenen dat alle vliegers gelijk op pad gaan. Ik ben maar gestopt de logica van zweefvliegen te begrijpen. Ik weet alleen (eindelijk) dat ik dan de frequentie van mijn grondset moet veranderen. De eerste dag van dit derde jaar had ik dat nog mis. Ik miste Potige aan mijn zijde. De Whiskey Four probeerde mij nog duidelijk te maken, dat ik het verkeerd begrepen had. Maar eigenwijs als ik ben, hield ik vast aan wat ik dacht begrepen te hebben van Bayonne. Potige zou er om 13 uur zijn, maar was er nog niet. Hij moest even tussen de bedrijven door werken. Om 14 uur ging Bayonne de lucht in en kort daarop ging ik naar de caravan terug. Ik zette de andere grondset aan en verbaasde me dat het zo rustig in de lucht was, terwijl de starttijden toch doorgegeven moesten worden. Ik begon te twifelen over de frequentie, maar durfde niet zomaar aan die knoppen te zitten. Gelukkig! Daar was Potige. "Je hebt de verkeerde frequentie," zei hij en veranderde deze. Ik voelde me een rund. Misschien vond Potige dat ook. Wel prettig dat hij dat in ieder geval niet zei. Als Bayonne dan zijn starttijd doorgeeft, weet ik dat ik nog niet gelijk naar het secretariaat moet rennen. Eigenlijk is dit ook Potige zijn "werk", maar hij laat mij graag in de waan ook van betekenis te zijn in dit zweefvlieggebeuren. Het is dus wachten aan de grond en luisteren naar de grondset. Wachten duurt altijd lang. Maar met de lui aan de grond kan het best gezellig zijn en de ijscoupees op het terras van "De Kei" zijn een heerlijke versnapering. En dan wordt de definitieve starttijd doorgegeven. Binnen een half uur moet je dan een startbriefje met wedstrijdnummer, tijd en paraaf afleveren op het secretariaat. En daarna heb je inderdaad even tijd voor jezelf.

Hoe lang "even" is, is heel variabel. Al lees ik een boek, toch luister ik steeds naar die grondset. Ik zal nooit vergeten, dat ik de eer-

ste keer dat ik meeding naar deze wedstrijd en lekker in het zonnetje zat te lezen, Bayonne over de radio tegen Charlie Bravo hoorde zeggen: "De dood of de gladiolen." Ik had die uitdrukking nog nooit gehoord, maar ik begreep 'em volledig en zat verstijfd op m'n stoel. Vervolgens zit je aan de radio gekluisterd om niets meer van hem te horen. Eindelijk word je dan door je vent opgeroepen en zegt hij heel nuchter: "Alles in orde. Derde been." Ja, dat van die "benen" heb ik nu ook door en tegenwoordig krijgen ze er in België steeds meer. Bayonne houdt ervan een driehoekje te vliegen. Je gaat van A naar punt B en vervolgens naar punt C om zo niet dezelfde weg terug te vliegen. Elk traject, dat ze afleggen noemen ze een "been". Maar met al die CTR's, TMA's, vlieggebieden rondom een luchthaven, waar zweefvliegers niet mogen komen, hebben ze met zo'n wedstriiddag soms wel zeven "benen". In ieder geval is de periode, dat ze in de lucht zitten en echt vertrokken zijn, de rustigste tijd. Maar dan zit je meestal al ver in de middag. Het leuke aan zo'n wedstrijd vind ik het uit eten gaan. Anders zou die zogenaamde vrije tijd ook kooktijd worden. Aan de andere kant kook ik graag (wat minder graag in een caravan met weinig kookcomfort!), dus we wisselen af. Maar het kan ook zijn dat je maar hele korte "vrije tijd" hebt, omdat het weer zodanig is, dat een buitenlanding er aan zit te komen. Dan zit ik naast de grondset en luister gespitst. Dat is eigenlijk onzin, want hoe moeilijker het boven is, hoe stiller Bayonne wordt. Bovendien is het al zo vaak voorgekomen, dat hij het had over "Ik zak er onderuit. Het zal buitenland worden", om vervolgens na een hele lange stilte aan te kondigen, dat hij weer vliegt. Tja, mijn Bayonne kán wel vliegen! Maar toch... Het weer moet wel mee zitten en dit jaar was het weer knudde! Het werden maar drie wedstriiddagen en alle drie ook nog buitenlandingen.

Het leukste van het hele gebeuren vind ik juist het binnenkomen. Dan hoor je het zweefvliegtuig boven je suizen en zie je het met hoge snelheid laag over het vliegveld vliegen, optrekken en daarna de landing inzetten. Dat ziet er allemaal reuze leuk uit. Gauw moet het vliegtuig uit het veld geduwd worden, zodat het geen obstakel voor een volgend landend vliegtuig wordt. En dan staat Potige met een glas Hoegaarde voor Bayonne klaar. Tijd voor de verhalen. Keer op keer wordt hetzelfde verteld, maar telkens tegen een ander. Elke vlieger heeft z'n zware strijd gehad en dingen meegeemaakt en ieder zal het horen. Niet alles snap ik, maar ik geniet van het enthousiasme, de lachende bezwete gezichten en glunderende ogen. Het is leuk om tussen blij mensen te staan. Tegenwoordig is de procedure na de landing ietsje anders. Ze werken nu met loggers en dit computertje moet op het secretariaat uitgelezen worden om de vlucht te controleren. Het zijn allemaal goeie vliegers, maar niet allemaal computerfreaken, dus dat bezig zijn met "dat stomme ding" drukt even de pret. Even maar.

Maar dit jaar waren er dus amper binnenkomers (die het vliegveld haalden)! Bayonne stond drie keer buiten en moest opgehaald worden. Nou! Dat is ook een avontuur op zich, hoor! Wat ben ik blij met Potige! Niets voor mij. Ik vind autorijden al moeilijk genoeg, laat staan dat ik met een aanhanger van 9 meter zou moeten rijden. Dan heb ik een verschrikkelijke oriëntatie: zet mij weg in het bos en ik kom er nooit meer uit! En over kaartlezen doe ik zo lang, dat ik de afslag pas gevonden heb, als je er al lang en breed voorbij bent. Potige rijdt met de aanhanger alsof het niets is; maakt er een sport van om zo snel mogelijk bij Bayonne te komen; heeft een enorm goed oriënteringsvermogen en is geroutineerd in het kaartlezen. Maar ondanks dat ik gelukkig



Buitenlanding en ophalers (foto J. Aerts)

alles aan Potige over kan laten, vind ik ophalen een kramp. Je moet vaak hartstikke ver rijden, toch een tijd zoeken en dan ook nog eens lang terugrijden, terwijl ondertussen je buik knort van de honger.

Alleen de plaats waar het vliegtuig staat, maakt het geheel voor mij leuk. Gezien mijn onhandigheid, laten ze mij buiten het gebeuren. Dus ik bekijk alles vanaf een afstandje. Net als in de film. Leuk toen Potige, die dit keer met zijn eigen auto reed, over een pad vol verse koeienpoep moest rijden en de poep tot boven de ramen spetterde. En ik vond het ook wel spannend toen we

Bayonne moesten halen, terwijl we door een plaatsje heen moesten, dat zwart zag van de Harley Davidson-motors met stoere kerels en sexy grieten (Ik had niet graag zelf gereden en met de aanhanger een motor geramd!!). En de keer dat Whiskey Four vlak naast Bayonne in een veld stond en ze elkaar gingen helpen, was het een prachtig plaatje om ze met z'n allen aan dat vliegtuig te zien duwen en trekken om 'em uit een ge-rooid aardappelveld te halen (overigens de overgebleven piepers waren lekker!).

Een wedstrijddag... Een hele dag bezig zijn en een beetje vliegen. Het is wel leuk om er

bij te zijn, mits het geen "hangdag" wordt of ophalen; de sfeer heeft wel wat. Ik vind het leuk dat de rivalen in de lucht na afloop gezellig een pintje samen pakken. Maar om je zo'n hele dag in het zweet te zetten... Bayonne is dit jaar derde van zijn klasse geworden. Niet slecht, hè, met zo'n "oud bakske"! Dan moet je wel een goeie vlieger zijn, niet? (Deze laatste zin schrijf ik met mijn neus in de lucht, hoor!) Ja, ik vind Bayonne een kanjer. Maar ik blijf het een vreemde hobby vinden!

Spatz

Franse kampioenschappen 2001 te Vinon

Sinds een paar jaar ben ik me zeer specifiek op het bergvliegen aan het concentreren, met afstanden groter dan 1 000 km in voorbereiding, en met wedstrijden als afwisseling. Een verlof in de bergen maakt voor mij meer zin, omdat je in de Franse Alpen gewoon meer aan vliegen toekomt dan ergens anders. In de 2 200 uur bergvliegen die ik tot nu toe heb, heb ik een gemiddelde van 83 % vliegdagen gehaald, probeer dat maar eens in het midden van Frankrijk!

Na het succes van de masters 1999 en de goede scores die ik op de kleine wedstrijden van Vinon kon halen, was het lijd om me eens te meten met de crème de la crème van de bergvliegerij, en het Franse kampioenschap was de uitgelezen kans om dit te doen. 23 standaardklassers, 20 renklassers en 16 open klassers deden mee, daarbuiten vlogen nog 22 piloten mee buiten het kampioenschap, in de gewone Vinon-wedstrijd. De renklasse zag er uitnodigend uit, met spraakmakende namen zoals Navas, Ruch, Hauss, Rabeder en Henry. Toch koos ik voor de open klasse, om het op te nemen tegen de wereldkampioenen Lherm en Napoléon, en tegen Jean-Denis Barrois, die op het WK in St-Auban tweede werd. De open klasse heeft daarenboven nog het voordeel dat je verder de Alpen in gestuurd wordt, en daar lag het gebied waar ik nog veel te teren heb.

Er werd duchtig met de nieuwe proeven gewerkt. Dat dit soms spectaculaire resultaten kan opleveren zagen we de derde dag. De organisatie was erg goed, en de hele meute zwevers was op een kleine 40 minuten opgesleept, en netjes over het luchtruim rond Vinon uitgespreid. Wij kregen een ouderwedse proef, AST genoemd, opgedragen over 480 km, langs Briançon, Castillon en Luc en Diois. Vanuit Vinon moet je een tijdje vliegen eer je in de bergen aankomt, en dit vertrek bepaalt in belangrijke mate of je goed zal scoren. De tactiek is om vooral fouten te vermijden, maar te herkennen wanneer je moet gas geven. Dit is zeer an-

ders vliegen dan de normale tactiek, nl. hard vliegen en herkennen wanneer je moet remmen. Ons vertrek liep erg goed, recht naar crête de Liman, en van daar ging het overall erg snel. We landden met een tevreden gevoel, maar toch waren we wat verbaasd over ons resultaat: eerste plaats met 134 gemiddeld. Jean-Denis was tweede met 128 gemiddeld, en verloor daarmee 75 punten, hetgeen erg veel is. Normaal vlieg ik de eerste dag wat conservatief, omdat ik nogal de neiging heb om "over-enthousiast" te zijn. Mijn copiloot Luc vroeg zich af wat er gebeurd was indien ik dat laatste eens had geprobeerd.

De tweede dag kregen we een AAT, waarin je vrij mag omkeren ergens in een zone rond een keerpunt. We kregen 30 km straal rond Die, Castillon, en 50 km rond Planpinet. Daarbij kwam een min. vliegduur op de proef van 3 uur. In de praktijk betekent dit dat je na deze drie uur moet binnen zijn, tenzij je je gemiddelde snelheid kan houden of verhogen. Ditmaal hadden we de zuidwand van de Lure te overvliegen bij het binnenkomen van de bergen, maar mijn thuis-kennis van St-Auban was daarbij een grote hulp. Bij het noordwaards vliegen naar Planpinet verloren we wat tijd bij tête de Lucy, die in de helling geen goede bel gaf, en we landden met een slecht gevoel in onze maag. Jean-Denis dacht dat we weer eerst zouden zijn, maar 's avonds bleek ons gevoel juist: Jean-Denis eerste met 120 gemiddeld over 494 km, wij tweede met 118 gemiddeld over 477 km.

De volgende dag werd het een erg tactische dag, met een keuze uit een twintigtal keepunten, en een vliegtijd van juist 5 uur. We gaven veel aandacht aan de kaart die morgen, en koppelden een zo optimaal circuit aan het voorspelde weer. De westenwind gaf ons redenen genoeg om de Combattants zoveel mogelijk in de proef te verwerken, en de omstandigheden die we in de vorige dagen in de Maurienne gezien hadden, lie-



Anonieme foto via Jos Van Loon

ten ons als eerste keerpunt Bonneval nemen. We besloten een kleine omweg te nemen in het vertrek om zo snel mogelijk aan de Coupe te komen, en zo de werking van Les Combattants te testen. Zo konden we de proef nog veranderen als dit nodig was. Na een halve kilometer langs Coupe was de snelheid al boven de 200, en we volgden de kam omhoog en wat langzamer als de kam steeg, tot aan de gele zone als de kam daalde. Met 230 langs een helling in een ASH-25 vergt één duidelijke voorwaarde: NIET NAAR DE VLEUGELS KIJKEN!!! Bonneval liep vrij goeit al deed de Maurienne ons gemiddelde wel wat afnemen, het was echter wel een goede zaak voor de afstand. We zaten nu op 4 300 meter, en konden uitglijden naar de Dormillouse, waar het weer tandenbijten was langs de helling. We keerden aan Aiguines, en hernamen ons pad weer naar Planpinet, van hieruit stoven we weer langs dezelfde kammen naar Barrême, en daar hadden we nog 20 minuten over. We stoven terug de Combattants op, en hoopen tot aan de Trois Evêchés te geraken. De helling was nu zo goed geworden dat we aan La Blanche gedurende zeker twee minuten aan 230 km/h nog + 7 m/s op de integrator hadden staan. We haalden vlot 70 km in die 20 minuten, en doken nog 5 minuten door om aan de Morgon te stoppen. We hadden nu nog 80 km naar Vinon te vliegen, maar deden dit in de tourist-mode omdat de werktijd toch op was. Ik vroeg aan Luc om op de VP-9 even te kijken hoeveel we gevlogen hadden, maar we geloofden het ma-

chientje niet toen het ons 715 km gaf. Luc rekende na en kwam weer aan hetzelfde resultaat. 715 km in 5 uur?!? Verdacht veel, maar wie weet. Die avond waren we euforisch toen de uitslag kwam, met 694 km de eerste plaats, Barrois en Lherm tweede en derde met 655 en 654 km. Onze eerste plaats in het algemeen klassement werd zowaar comfortabel met 150 punten voorsprong op de tweede.

De vierde dag kregen we weer een AAT langs 30 km zones bij Plampinet, Castillon en Die. Het vertrek ging nu wat moeizamer met slechter zicht en lage basis door de zeelucht die wat te vroeg binnenkwam, maar we troostten ons met de gedachte dat het voor iedereen even moeilijk was. We konden ongezien over de lijn gaan en gleden erg ver uit tot we met 5 meter onze eerste bel in de goede luchtmassa kregen, een goed begin is het halve werk. We waren de Combattants niet vergeten, en Luc moest weer een tijdje de tanden op elkaar zetten en de blik strak vooruit houden, om zijn arme vleugeltjes maar niet te moeten aanzien. Eerlijk gezegd verdraagt de ASH de turbulentie aan deze snelheden nog vrij goed, een Nimbus 4 moet dan al lang afhaken. De oversteek van de Durance-vallei bij Gache verliep erg goed, en nu waren we weer zeker van alweer een goede vlucht. Eerste met 427 km aan 127 km/h, Barrois tweede met 411 km tegen 126 gemiddelde. De Fransen waren nu verdeeld in twee kampen, de ene kant kon het eerst staan van twee Belgen goed verdragen, de andere helft zag groen, maar kon het nog verbergen als we in de buurt waren.

Toch kregen de "groenen" hun zin toen de volgende dag de omstandigheden erg slecht waren. Er werd een veel te grote proef uitgeschreven, eerst naar St-Crépin, waar een gesloten wolkendek op 500 meter boven het vliegveld hing, dan naar Revest du Bion, Die en Serre-Ponçon. Luc kon maar niet begrijpen hoe het kwam dat ik plots in een nerveus wrak veranderde, tot we op het eerste been aan de Colombis kwamen. Jean-Denis had het onraad ook al geroken, en zette zich uitdrukkelijk naast ons en gebaarde ons van "willen we dit even samen doen?" Ik knikte van ja tot mijn nek er pijn van deed. Onze eerste poging om met 1 500 m het meer van Serre-Ponçon naar het Noorden over te steken, ging duidelijk op het veldje van Les Crots eindigen, en we draaiden terug. Jean-Denis vond een bel ten zuiden van de Colombis, maar wij zaten 50 m lager en kregen niets. Het veld van Espinasses is gewoon te klein voor aan ASH, en met magere 1 200 m ging het op weg naar Gap. Die glijvlucht was de langste en laagste van alle, en met magere 80 m grond kwamen we in downwind aan. Boven een bultje duwde het duidelijk, en ik meldde Gap dat we een 360 zouden draaien. Een stem antwoordde met een ietwat ongelovige

toon toen ik bevestigde dat we nog even gingen proberen. 40 minuten later zaten we weer op 1 500 m, en gleden naar het Noorden.

De instap langs Chabrières liep ook niet, en tijdens de steek terug naar de Colombis vreesde ik weer voor een griezelige steek naar Gap. Toch vonden we nu een bel, en zagen zowaar wat zon nabij de Guillaume. We namen de foto op ongewoon lage hoogte, en werkten ons voorzichtig uit de hoge bergen weg. Wat de score in een wedstrijd ook is, je moet veilig blijven vliegen, en dat betekent steeds lokaal zijn van een geschikt veld. Met onze ASH betekende dit vaak wat tijdverlies om voldoende hoogte te halen. Napoléon en Lherrn, die elk meer dan 15 000 uren in de Alpen hadden, maakten goed gebruik van hun lokale kennis, en konden zo veel lijd winnen. We hoorden op de frequentie nu veel open klassers zeggen dat ze de proef afbraken, en zagen ook erg weinig zwevers onderweg. Nabij het tweede keerpunt zagen we twee open klassers erg laag vliegen, en het was al 17 uur.

De buurt van Die was erg moeilijk door de lage basis, en de noordenwind die net sterk genoeg was om de bellen kapot te waaien, maar niet sterk genoeg om golf te maken. Om 19 uur zaten we nabij Luc en Diois diep in de nesten, wat ik ook probeerde, we kwamen niet hoog genoeg om col de Cabre te nemen, pas om 20 uur konden we weer in het lokaal van Serres duiken. Nabij St-Genis vond ik dan golf, en even leek het alsof alles nog goedkwam toen we 5 m/s vonden. We draaiden in, zochten alles af, maar het was weg, en er bleef een goede meter over. Op 2 500 meter moesten we met weemoed de golf uit omdat het spoedig donker zou zijn. Een landing na de "fin de vol" betekent nul punten, en met de resterende tijd konden we nog net het laatste keerpunt halen en buitenlanden in Sisteron. De zon was al 20 minuten onder toen ons wiel het asfalt raakte, en Luc en ik voelden toen pas hoe uitgeput we wel waren. We hadden 9.20 uur gevocht, en de hartelijke ontvangst door de clubleden van Sisteron werd door ons erg gewaardeerd. We hadden echter veel punten verloren, en belandden op de tweede plaats.

Lherm en Napoléon waren met nog één andere deelnemer binnengeraakt. 12 anderen hadden de proef opgegeven, hetgeen veel wil zeggen over de valabiliteit van de opdracht. Wij hadden alle redenen om trots te zijn over hoe ver we wel geraakt waren, maar voor mij was het toch een harde dobber. Langs de ene kant was er de onsportiviteit van het alles, maar langs de andere kant was er een les te leren: meer vliegen bij slecht weer, en de zaken verkennen. Maar wie wil er nu voor zijn plezier bij slecht weer in de bergen gaan vliegen? Jean-Denis was

nog slechter gevaren: bij Rosiers was hij te laag gekomen, daar de turbo verzegeld was moest hij wel buitenlanden. De ophalers kwamen pas laat aan omdat hun auto in panne viel toen ze net op weg waren. De tweede auto wilde na het afbreken van de zwever niet meer starten, en zo bleef de hele ploeg maar in Rosans slapen.

De volgende dag volhardde de organisatie in de boosheid met alweer een veel te grote AAT in zones rond Barbières, Caille, Orpierre en Planpinet. De vermoeidheid sloeg toe ondanks een lange nachtrust, en het ritme wou maar niet terugkomen, we haalden een miserabele dertiende plaats, terwijl Lherm won aan 112 km/h; Eric Napoléon was tweede, Gégé Lherm stond nu 500 punten voor ons in het algemeen klassement, en Napoléon zat ons dicht op de hielen met 20 puntjes afstand. De organisatie wilde daar duidelijk iets aan doen toen de volgende dag de standaard -en renklasse uit piste genomen werden. We geloofden niet in een proef, want de basis was maar 1 000 meter boven zeeniveau, toch kregen we het startschot. Met de moed der wanhoop waren we nu gedwongen een keerpunt te gaan nemen op 1 100 meter ten zuiden van de Trénon, en met wat moeite konden we de col van de Authon over naar la Bigue, en verder naar Aiguines. Bij St-Auban was het gevecht bijna ten einde, op 700 meter pulkte ik wat stijgen los van de piton de Peruis. We waren zeker van alweer een slechte vlucht, maar later zou blijken dat iedereen hier laag had gezeten. We namen de moeite niet om onze vliegduur langer te maken, en draaiden ten westen van de top van de Lure terug binnen. We haalden een vierde plaats met 204 km, de eerste was Svobodny met 242 km, Napoléon werd zevende en Lherm verloor een paar puntjes als negende.

Een wel verdiende rustdag werd nuttig besteed aan een meer, en de volgende dag was de laatste waarin we zouden moeten vechten voor onze tweede plaats. Er stond een loeiharde mistral, en ik verheugde me op een vlucht in de golf. Jarenlang had ik problemen om in de golf ook maar een beetje stijgen te vinden, maar op een dag verzamelde ik al mijn jeugdige moed en vroeg Gégé Lherrn (destijds nog geen wereldkampioen) om uitleg. Sindsdien heb ik alle proeven in golf al bij de eerste drie geëindigd. De standaard- en renklasse werden opgesleept in de meest turbulente condities die ik ooit gezien heb. De slepers die full-stalled landings deden werden ongenadig over de baan geveegd en kwakten vaak ongecontroleerd tegen de grond. De meeste open klasse piloten waren bij de leiding aan het polsen voor een annullatie, maar deze wilde er niets van weten.

Ik hield me op de vlakke, want ik wist dat we na een weliswaar erg moeilijke sleep uitste-

kende condities zouden vinden. De wind werd sterker, en stond zo'n 30 graden van rechts, en dat was er teveel aan. Bij het gas geven was tenslotte de torsie van de schroef, samen met de wind, voldoende om een Rallye op zijn twee wielen te kantelen. De prop raakte de grond met een knal, en het vliegtuig bleef staan op zijn neus en zijn linkse vleugeltip. Al snel spurten een paar man zich naar het toestel om verder omwaaien te voorkomen. De Pawnee kwam ook in de problemen, en ik hielp hem naar de hangar door op de staart te gaan zitten terwijl hij

reed. De organisatie zag toen pas in dat het te gevaarlijk was, en annuleerde de proef voor iedereen. Gégé won dus met 6 218 punten, wij waren tweede met 5 853 ptn., en Erik was derde met 5 794 ptn. De overwinning van Gégé was zeker verdiend, maar de organisatie kreeg van veel piloten terecht de schuld van proeven op te geven die buiten proporties waren, en dit zijn net de gevallen die men met de nieuwe proeven probeert te vermijden. Hiermee is het bewijs geleverd dat ook de nieuwe proeven in de bergen niet altijd de juiste oplossing zijn, tenzij je de proeven

kan laten opstellen door een absoluut objectieve groep mensen. Yves Blondé won in de standaardklasse overtuigend met de nieuwe ASW-28, hetgeen toch een opvallend feit was. De Zwitser Gabriel Rossier won in de renklasse, en Frans kampioen werd Didier Hauss. Vinon is kandidaat voor een E.K. in 2004, en als ze de wedstrijd toegankelijk krijgen ben ik zeker op zoek naar een wild-card om mee te doen. Als het weer normaal blijft, zonder echt slechte dagen, zit een eerste plaats er misschien wel in.

Paul Janssens

Wedstrijdnieuws

Wereldkampioenschappen 2001

Voor het eerst in de geschiedenis vonden de WK in de Standaard, Ren- en Open klassen plaats op het Afrikaanse continent, meer bepaald in het Zuidafrikaanse Mafikeng. De hoge kosten zorgden voor een geringere opkomst dan verwacht, maar toch werd het een wedstrijd op zeer hoog niveau, aangezien alle topdeelnemers aanwezig waren.

In de Standaardklasse ging de titel opnieuw naar een Fransman, ditmaal Laurent Aboulin (Discus 2), terwijl zijn landgenoot, titelverdediger Jean-Marc Caillard (Discus 2), derde eindigde en de Brit Mike Young (LS8) zich tussen beiden wrong. In de renklasse slaagde de Duitser Werner Meuser (Ventus 2ax) erin de titel te veroveren die hij 4 jaar geleden reeds droeg, in afwezigheid van titelverdediger Giorgio Galetto. Hij werd gevolgd door de Nederlander Steven Raimond en de Pool Janusz Centka (beiden ASW 27). In de Open klasse was er voor het eerst een Zuidafrikaanse wereldkampioen: Oscar Goudriaan (ASW 22 BLE) versloeg hierbij de Duitser Michael Sommer (ASW 22 BLE) en de revelatie van de WK, de Braziliaan Alberto Kunath (Nimbus 4), die voor zijn eerste WK (hij zweeft slechts sedert 1993) een reeks mooie prestaties leverde en zo bij de absolute top terechtkomt.

België was slechts door één vlieger vertegenwoordigd: Patrick Stouffs op een oude ASH-25. Het ter plaatse geleende toestel was echt niet in topvorm: tijdens een eindaanvlucht kwam het tot een gevaarlijke flutter van het hoogteroer. Bij controle na de landing bleek er meer dan een centimeter speling te zitten in de besturing! Er was ook geen aanhangwagen voor het toestel, en een afzonderlijk geleende ASH-aanhangwagen bleek dan weer te klein voor de vleugel (verschil wingletvleugel/originele vleugel), zodat de terugtocht na een buitenlanding aan 30 km/h geschiedde met open achterklep! Na een mooie tweede plaats op de eerste, weerkundig zeer zwakke dag - 100 % buitenlandingen - volgde voor

Patrick een rampzalig vroege buitenlanding op de tweede dag. Daarmee was elke hoop

op een goede klassering jammer genoeg vervlogen.

Wedstrijdkalender 2002

Datum	Wedstrijd / plaats	Contact
9 - 12 mei	Kempen Cup Vliegveld Weelde Kempische Aero Club	Luc Van Camp Zittaart 26 2275 Poederlee Tel. 014/21 43 10
9 mei	Victor Boin - Voorbehouden aan de Standaardklasse In combinatie met de Kempen Cup	
18 - 20 mei	Kiewit Cup Vliegveld Hasselt/Kiewit Albatros Zweefvliegclub	Johan Metten Holsteenweg 29A 3520 Zonhoven Tel. 011/81 68 09
25 - 26 mei	Kaiser - wedstrijd (Ka 8-6-7-13) Vliegveld Zwartberg Limburgse Vleugels	Patrick Albert Slagmolenweg 99/1 3600 Genk Tel. 089/30 60 94
3 - 10 aug.	Benelux / Keiheuvel Wedstrijd Vliegveld Keiheuvel/Balen Aero Club Keiheuvel	Rudy Jennen 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8 2490 Balen Tel. 014/81 25 21

Deze wedstrijd is tevens selectief voor de junioren die wensen in aanmerking te komen voor de Junioren-WK 2003.

Nationale kampioenschappen

4 - 12 mei	N.K. Standaard/15-meter/Openklasse • Vliegveld St.-Hubert FCFVV / CNVV • tel. 061/61 12 68	
29 juni - 7 juli	N.K. Clubklasse Vliegveld Theux / Verviers	Royal Verviers Aviation

Wereldkampioenschappen

10-28 juli	11de Europese Zweefvliegekampioenschappen Standaard/Ren/Open klassen te Békéscsaba (Hongarije)	
7-24 augustus	2de Wereldkampioenschappen Clubklasse te Musbach (Duitsland)	

Euroglide 2002: verschuiving data

De Eindhovense Aëroclub Zweefvlieg-combinatie organiseert voor de zesde maal deze zweefvliegwedstrijd over ruim 2 000 km doorheen Benelux, Frankrijk en Duitsland. Omwille van militaire oefeningen tijdens de oorspronkelijk geplande periode wordt de wedstrijd verschoven naar 24 juni tot 6 juli 2002 (briefing op zondagavond 23 juni).

Surf naar www.euroglide.nl. Public Relations Euroglide 2002: Maarten Robben, Vrouwe Cecilialaan 18, 5673 MX Neunen, Nederland.

Eerste Internationale Captain Rajiv Gandhi Zweefvliegcompetitie

De Soaring Society of India organiseert haar eerste internationale wedstrijd op het vliegveld van Ratnagiri in de deelstaat

Maharashtra, om Indië op de wereldkaart van het zweefvliegen te plaatsen. Er is geen inschrijvingsgeld te betalen, en voor wie zijn eigen zweefvliegtuig meebrengt, zullen de douaneformaliteiten door de SSI geregeld worden. De minister voor Energie van de Indische regering zal de wedstrijd openen.

Voor meer informatie: Dr. Hamid A Kazi, Chairman, Soaring Society of India, e-mail soaringsocindia@rediffmail.com

Sportcommissie

VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 2001-12-12

Wegens professionele redenen, heeft Christian de Vroom zijn ontslag gegeven als afgevaardigde van de BMLF. Er zal aan de federatie gevraagd worden een nieuwe afgevaardigde te willen benoemen.

Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 2001-09-26

De proef van 300 km van Michael Jeanmotte telt slechts voor de E-brevet en niet voor de F. Het verslag wordt dan aanvaard.

Homologatie van Zweefvliegprestaties

Zie verder

Homologatie van records

De lijst van de Belgische zweefvliegreCORDS moet verbeterd worden: de "afstand op driehoek" in de 15-m-klasse behoort nu enkel aan Henri Stouffs. De twee andere recordmen hadden inderdaad met een zweefvliegtuig van 16,20 m gevlogen, waardoor zij wel een recordvlucht in open klasse realiseerden, maar dit record is inmiddels gebroken.

Resultaten van manifestaties

De Commissie keurt de resultaten van volgende manifestaties goed:

Belgisch kampioenschap
Kiewit Cup 2001
Kaiserwedstrijd

Examens sportcommissarissen

Er wordt aan M. Van de Steene bevestigd dat

alle FAI-sportcodes, bijlagen A en C inbegrepen, op Internet staan.

Data van de volgende vergaderingen

2002-04-17, 2002-06-26, 2002-09-25,
2002-12-11

Allerlei

De BZF stelt aan de Commissie voor Stéphane Vander Veken te benoemen als examiner zweefvliegen, in vervanging van Gaston Peeters die wegens gezondheidsredenen zijn ontslag heeft ingediend. De Commissie gaat hiermee akkoord. Een brief zal gestuurd worden aan Gaston Peeters om hem te bedanken voor zijn werk als instructeur en examiner. Patrick Pauwels suggereert dat de examinatoren voor een periode van ongeveer 5 jaar zouden benoemd worden. Op het einde van deze periode zouden zij hun kandidatuur weer moeten indienen.

J. Servais stelt vast dat de software verschillend is voor alle zweefvliegcompetities. P. Pauwels suggereert een Belgische software te ontwikkelen die aan de FAI zou kunnen voorgesteld worden. Hij zal hiervoor contact nemen met Luc Beerts die een dergelijk programma bezit.

Guy Van Pee
Voorzitter

HOMOLOGATIE ZWEEFVliegPRESTATIES

1. VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretisch examen

CURE Bart HUENS Karl
VERSTAEN Bram

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

HUENS Karl
SCHRAEYEN Albert
TEN HAAF Hubert

c. Bevoegdverklaring Vliegen met passagier

HUENS Karl
VAN DE WINCKEL David
LELIEVELD Frans

d. Theoretisch examen voor Hulpinstructeur

KELL Jozef

e. Bevoegdverklaring Hulpinstructeur

KELL Jozef
VERHAEREN Dirk

f. Bevoegdverklaring Instructeur

JANSSEN David

2. F.A.I.-PRESTATIES

1. D-BREVET

a. 1 000 m hoogtewinst

LEGASSE Jeroen
HUYBRECKX Dennis

b. 50 km afstand

DETAILLE Johan
HUYBRECKX Dennis
VAN LOVEN Steven

c. 5 uren duurvlicht

MALLANTS Fernand
TESKE Dennis
VAN LOMMEL Nico

d. Bekomen het zilveren kenteken:

HUYBRECKX Dennis

2. E-BREVET

a. 3 000 m hoogtewinst

GORREBEECK Wilfried

b. 300 km afstand

JANSSENS Alfons