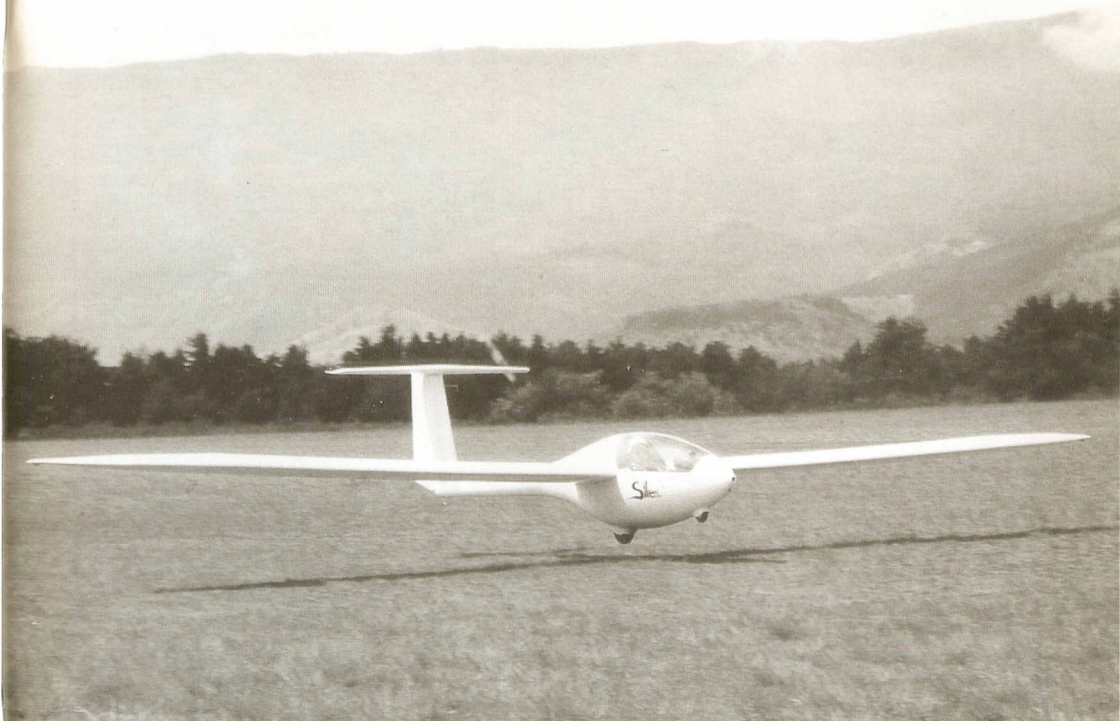


ligablade

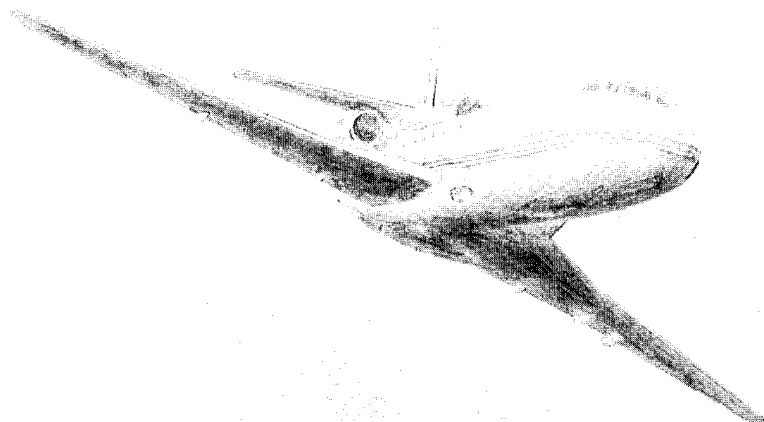


Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

19de jaargang - nummer 73
januari - februari - maart 1998

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

kantoor van afgifte Gent X



AVIABEL

Verzekeraar op "hoog" niveau

Belgische Maatschappij voor Luchtvaartverzekeringen N.V.

Brugmannlaan, 10 - 1060 Brussel

Tel. 02/349.12.11 - Fax 02/349.12.90

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01



Abonnementen:

Voor leden inclusief jaarbijdrage,
niet-leden nemen contact op met het secretariaat.

Advertentietarieven:

Geleefte contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9
2530 Boechem
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: lvzc@snv.be
internet homepage: <http://www.snv.be/lvzc>

Betalingen:

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

Redactieteam:

Ary CEELLEN
tel.: 00 31 (40) 251 24 84
fax: 00 31 (35) 525 95 05
Peter MULLAERT
tel.: (09) 221 31 57

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Stéphane Vander Veken
Baarle-Frankrijkstraat 24,
9830 St.-Martens-Latem
tel./fax: (09) 282 41 53 [fax manueel]
e-mail: s.vander.veken@mercator-hs.be

kantoor van afgifte Gent X

19de jaargang - nummer 73
januari - februari - maart 1998

INHOUD

Redactioneel	2
Symposium 1998	2
Charronbeker 1997	22
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (20)	26
Zweefvliegtuignieuws	29
Het hoekje van de boekenvreter	30
Centris	33
Clubnieuws	35
Wedstrijdnieuws	38
Evenementenkalender 1998	39
Mededelingen en service	40
Verkrijgbaar op het secretariaat	40

Ran dit nummer werkten verder mee:

M. Aerts - L. Beerts - S. Bovin - E. De Coninck -
P. Janssens - H. Koelman - T. Lens - D. Roggeman
- A. Servranckx - T. van Gestel

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 1998** op het redactieadres.

Foto cover:
Het ultralicht zweefvliegtuig "Silent" (bedrijfsfoto).

REDACTIONEEL

Hier zijn we dan weer met het jaarlijkse verslag van het eveneens jaarlijkse symposium! Met de medewerking van heel wat sprekers die hun tekst instuurden, is het een bijzonder lijk, maar ook zo volledig mogelijk verslag geworden. Voor de aanwezigen een mooie herinnering, voor de afwezigen de mogelijkheid om aan te voelen wat ze gemist hebben, voor allen de

kans om later eens terug te komen op wat er gezegd werd.

Ondertussen zijn de winterwerkzaamheden afgesloten en staat het nieuwe zweefvliegseizoen voor de deur. Wat zal het brengen? Veel zweefvliegenot, laten we hopen.

Stéphane

SYMPOSIUM 1998

Zoals gebruikelijk ging het symposium van de Liga door in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. Hier volgt een zo volledig mogelijk verslag van het gebeuren.

A. JAARVERGADERING INSTRUCTEURS EN HULPINSTRUCTEURS

1. ONGEVALLERAPPORTERING 1997

Theo Lens gaf commentaar op de (bijna-)ongevallen van het voorbije seizoen:

Er zijn 26 meldingen binnengekomen. Er wordt nogmaals gevraagd de formulieren volledig in te vullen en er steeds een schets bij te voegen. Hier volgt het beknopt overzicht van de meldingen.

1) *windhoos gooit Ka 8 op LS6*

Toestellen staan opgelijnd om te starten; het is een zonnige meidag, het is bijna windstil. Plots steekt er wind op. Twee personen lopen naar de Ka 8; er komt echter een ware windhoos op hen af en ze zijn niet in staat het toestel vast te houden. De Ka 8 gaat omhoog en maakt een achterwaartse salto; hij komt ondersteboven op de achterstaande LS 6 terecht. De Ka 8 is total-loss en de LS 6 wordt zwaar beschadigd (stabilo en richtingsroer breken af). Bemerking: deze opkomende windhoos of "dust-devil" is een uitzonderlijk fenomeen dat in zandstreken kan

voorkomen.

2) *inspectieluikje Astir vliegt weg in vlucht*

Piloot (70 uur ervaring en 9 uur op dit type) maakt normale start. Tijdens doorsteken in de vlucht hoort hij plots een harde knal. Alles functioneert normaal en hij besluit te landen. Na de landing blijkt dat het controleluikje in de romp verdwenen is. De elastiek was in slechte staat en het luikje was niet afgeplakt. Opmerking: dit incident gebeurde in de week zonder toezicht. Deze piloot was gelost tijdens een stage en had het toestel zelf nog niet gemonteerd. Een piloot pas lossen op een toestel als hij op- en afbouwen onder de knie heeft.

3) *snelheidsmeter Ka 8 werkt niet*

Piloot (70 uur ervaring op dit type) maakt eerste vlucht op dit toestel na het winteronderhoud. Andere leden en instructeurs zeggen dat het toestel vliegwaardig is. De nodige controles worden correct uitgevoerd. In de sleepstart merkt de piloot dat de snelheidsmeter niet werkt; lostrekken is op dat moment niet meer mogelijk. De sleep verloopt normaal. Ook circuit en landing geven geen problemen. Na de landing blijkt dat de drukleidingen van de snelheidsmeter niet aangesloten waren. Opmerking: duidelijke afspraken maken met de mensen die instonden voor het onderhoud; administratie!

4) *flaps van ASW 20 niet aangesloten*

Piloot (3 starts en 3 uur op dit type) monteert het toestel voor de eerste maal; ook de Wedekind-zekeringen op de koppelingen zijn nieuw voor hem. Na de montage voert hij een positieve check uit van de rolroeren, echter niet van de flaps. In de sleepstart worden de flaps van volledig negatief naar neutraal teruggebracht; op dat ogenblik zijn de

koppelingen van de flaps losgekomen en een stang is klem komen te zitten waardoor de rolroeren bijna volledig blokkeerden. De piloot voelt dat er iets scheelt: denkt eerst aan turbulenties t.g.v. de bomen; controleert ook de remkleppen. Dan merkt hij dat de uitslag van de knuppel naar rechts of links praktisch nihil is. De controle over het toestel is zeer moeilijk; de linkervleugel dreigt enkele malen weg te vallen. Via de radio meldt hij de problemen aan de sleper en vraagt een terugsleep. De sleeppiloot gaat ermee akkoord en zet de procedure in. Na een voor de zwever in deze omstandigheden te steile bocht, waarbij de linkervleugel bijna wegvalt, haalt de zwever het sleepvliegtuig in (is remkleppen vergeten te trekken). Hij ont koppelt om een botsing te vermijden en gaat de sleper links voorbij. Hij bevindt zich dan op 180 m halverwege de rugwindbaan. Hij maakt verder een circuit met ruime bochten en kan probleemloos landen. Na de landing blijkt dat de linkse flap geblokkeerd omlaag stond en dat de rolroeren volledig klem zaten. Conclusie: bij de montage en controle is er een reeks fouten gemaakt:

- een correct geplaatste Wedekind-zekering kan slechts volledig terugveren als de koppeling correct is aangesloten, tenzij de stang gewoon los op de kogel gezet wordt, maar dit zou steeds opgemerkt worden bij het verplicht uitoefenen van de zijdelingse kracht op de stang;
- bij een positieve check van de flaps was het euvel zeker aan het licht gekomen;
- de start-checklist werd niet of slecht uitgevoerd: de stuurknuppel in de vier hoeken brengen zowel met de flaps positief als negatief. Dit had alsnog de fout aan het licht gebracht.

Piloot had weinig ervaring met opbouw van toestellen en kocht vrij vroeg een performant toestel. Men kan zich ook afvragen of het niet beter is een toestel met stuurproblemen hoog boven het vliegveld te lossen dan zich te wagen aan een riskante terugsleep waarbij ook de sleeppiloot groot gevaar loopt.

5) vleugel van Mucha komt los tijdens de start
Piloot (300 u; 180 uur op dit type) maakt een sleepstart. De aanloophase verloopt normaal. Na het loskomen op 10 à 15 m hoogte klapt de linkervleugel volledig weg. De piloot hoort een knal gevolgd door gekraak. Het toestel inclineert sterk naar links. Piloot heeft dan ont koppeld en tegengestuurd. Toestel duikt naar de grond en komt op de rug tot stilstand. De piloot is licht gekwetst; het toestel is total loss. Oorzaak: bij dit type worden de vleugels apart aan de romp bevestigd met verticale bouten. De hoofdbout van de linkervleugel was onvolledig vergrendeld. De Mucha heeft een schroefstelsel dat aan boven- en onderzijde een bout doet uitzetten. Bovenaan was dit volledig gebeurd, onderaan slechts over een vierth millimeter i.p.v. de normale 25 mm. Het onderste beslag is onder de belasting opengegaan zodat de vleugel omhoog ging en het bovenste beslag uiteindelijk afbrak. Bemerking: de controle van de vergren-

deling is bij dit type niet eenvoudig en moet zeer nauwgezet gebeuren. Er zijn vroeger reeds identieke ongevallen gebeurd.

6) bijna-botsing tussen landende Ka 7 en motortoestel

Piloot is in finale tijdens eerste solo op Ka 7. Hij gaat landen op de gras piste rechts van de betonpiste. Plots duikt een motortoestel op net onder zijn neus en landt voor hem op het gras. Zwever kon zijdelings ontwijken. Het motortoestel was initieel zijn finale begonnen voor de betonpiste. Omdat een ander toestel de betonpiste nog niet verlaten had, besloot hij uit te wijken naar de gras piste zodat hij onder de landende Ka 7 doorvloog. De motorpiloot verklaart de zwever niet gezien te hebben. Opmerking: de torenbemanning op dit vliegveld geeft "information only". De motorpiloot had gemeld dat hij naar het gras uitweek; normaal verwittigt de toren voor "glider activity".

7) Pik 20 maakt grondzwaai

Bij een vliegveldlanding komt het tot een grondzwaai. Vrij zware schade: romp gebarsten, beide vleugels en staart beschadigd; bedieningsorganen foutief gebruikt.

8) koepel Twin gebroken bij grondtransport

Twee toestellen worden achter een auto vastgemaakt om naar de hangaar te trekken. Bij het aanspannen let de chauffeur alleen op de Ka 8 en ziet niet dat de kabel van de Twin te brutaal aanspant. De Twin springt vooruit en draait naar links. De tiploper houdt de vleugel tegen waardoor de Twin met de neus tegen de vleugeltip van een stilstaand sleeptoezel botst; de kap breekt hierbij in stukken. Opmerking: tiplopers en chauffeur waren leerlingen met weinig ervaring. Voor de korte afstand had men de toestellen beter geduwd. Instructeur van dienst was in de lucht. Goede briefing vereist voor grondtransport.

9) Pawnee zakt door landingsgestel tijdens harde landing

Op een hete zomerdag waren de weersomstandigheden zeer turbulent; wind stond hoofdzakelijk cross op de piste en varieerde sterk in snelheid en richting. Piloot (200 uur sleep; 22 uur op dit type) komt in final zonder flaps vermits de flaphendel niet meer lockte. Op 5 meter boven de grond valt de snelheid plots weg en het toestel zakt door; het komt op beide hoofdwielen tegelijk terecht. Hierbij worden de schokdempers en de vering zwaar beschadigd. Bemerking:

- men had de activiteiten moeten stoppen wegens de turbulenties en rukwinden;
- men had niet mogen doorslepen met defecte flaps;
- ook de stall-warning werkte niet.

10) bijna-botsing tussen landende Astir en vertrekkend sleeptoezel

Astir landt links van klaarstaande sleep met de bedoeling om bij het uitlopen naar rechts uit te draaien omdat er nog andere zwevers in het circuit zijn. Op het ogenblik dat hij

naar rechts begint te bochten, merkt hij het startende sleep-toestel naast zich; hij kan de ingezette bocht nog stoppen om de sleep door te laten. Bemerking: sleper was vertrokken met vleugel zwever nog op de grond; tiploper heeft onduidelijke signalen gegeven, sleeppiloot niet opgelet. Het was een sleeptoestel van een andere club die een gestrande zwever kwam ophalen.

11) grondzwaai Ka 8 bij afgebroken sleepstart

Na een correct verlopen check in dubbel en na briefing maakt piloot zich klaar voor eerste start op Ka 8. De sleper start op de remmen, volgas tot de staart van de grond komt en laat dan de remmen los zodat de initiële versnelling zeer groot is. Nadat de tiploper loslaat, valt de linker-vleugel op de grond en begint het toestel een grondzwaai. De piloot ontkoppelt en het toestel draait verder naar links. De linkervleugeltip raakt hierbij een lamp en het toestel draait 180° rond. Er is schade aan beide vleugels. Oorzaak: leerling verrast door te brutale versnelling van het sleep-toestel en nog niet vertrouwd met het vlieggedrag van een Ka 8. Sleeppiloot moet steeds verwittigd worden als het een eerste vlucht op een toestel betreft.

12) Twin maakt buitenlanding in circuit

Instructeur (1 700 uur) met doop bevindt zich op ongeveer 100 m bij het indraaien van de zijwindbaan. De wind is vrij krachtig en variabel van richting (tot dan 45° cross). In de zijwindbaan plots zeer sterk dalen (vario - 5 geblokkeerd). Snelheid wordt verhoogd maar sterk dalen blijft aanhouden. Op dat ogenblik beseft de piloot dat zelfs met een rechtstreekse finale het vliegveld niet meer veilig te bereiken is. Hij wijkt uit naar rechts en maakt een buitenlanding op een hooiveld zonder schade. Hij merkt op dat de wind op dat moment recht in de as van de zijwindbaan staat. Oorzaak: de krachtige wind heeft misschien een sterke daalwind veroorzaakt aan de lijzijde van een plaatselijke terill; de wind was gedraaid. Steeds de windzak beoordelen bij het begin van het circuit.

13) grondzwaai Janus bij buitenlanding

Piloot (500 uur; 23 uur op dit type) met leerling (30 uur) is nog 15 km van vliegveld na overlandvlucht met zwakke thermiek en bevindt zich nog op 500 meter hoogte. Vliegt in de richting van een groot, ogenschijnlijk gemaaid veld. Hij kan niet meer aanpakken en besluit buiten te landen. In de finale blijkt dat het veld niet afgemaaid is. Hij rondt af boven het koren; toestel zakt door en maakt uiteindelijk een 90° grondzwaai. Er is geen schade; alleen de staartslof is losgekomen. Bemerking: op dat ogenblik waren er weinig velden afgemaaid zodat de beslissingshoogte hoger moet liggen; aard van het veld werd slecht ingeschat.

14) Nimbus maakt grondzwaai bij buitenlanding voor het vliegveld

Piloot (1 000 uur; 260 op dit type) ontkoppelt op 300 m na een sleepstart omdat hij een sterke stijgwind voelt. Hij kan

echter niet aanpakken en gaat in circuit dat te ruim gevloegen wordt. In de laatste bocht heeft hij 2 m stijgen en nog 200 meter hoogte. Remkleppen worden getrokken en flaps in landing gezet. Hij komt dan terug op de normale baan terecht en sluit de remkleppen. Krijgt dan plots -3 meter dalen of meer en brengt hierop de flaps neutraal. Door het aanhoudende dalen kan hij het veld niet meer halen. Hij maakt een harde landing op een asfaltweggetje en veert terug op om dan in een rechtergrondzwaai te gaan t.g.v. hoog gras. Hierbij breekt de romp en wordt een vleugel beschadigd.

15) harde vliegveldlanding SHK-1 (open klasse Austria)

Piloot (2 000 uur) maakt normaal circuit voor landing op betonpiste in berggebied. Dit toestel heeft weinig effectieve remkleppen en wordt met een kleine daalhoek aangevlogen. Bij inzetten finale hangt de windzak slap; er is geen dalbries. De finale verloopt normaal en aan de vereiste snelheid. Op 3 meter boven de piste overtrekt het toestel plots en zakt door; remkleppen gesloten en neus nog wat opgetrokken. Toestel komt zwaar op de piste terecht met wiel en staart tegelijk. Wiel slaat binnen en er is schade aan de rompspanen. Oorzaak: een beginnende thermiekbol of een windshear kan een rugwindcomponente veroorzaakt hebben.

16) breuk staartwiel Pawnee

Door een onzichtbare put in het gras breekt tijdens de landing de centrale bout van het staartwiel. Het staartwiel komt tussen de sleephaak en het richtingsroer terecht waardoor het richtingsroer blokkeert naar rechts en richting houden onmogelijk wordt. Toestel maakt op einde van uitrollen een grondzwaai en kan obstakels nipt vermijden. Opmerking: bout wordt nu regelmatig gecheckt en zonodig vervangen.

17) grondzwaai Ka 6 bij vliegveldlanding

Piloot (40 uur; 13 op dit type) zet circuit normaal in. Er is een sterke crosswind zodat hij rugwind heeft in de zijwindbaan. In finale heeft hij 120 m en lijnt zich op voor de graspiste terwijl hij de remkleppen trekt. Hij komt dan in sterk dalen terecht (t.g.v. bomenrand in deze weersituatie). Hij sluit de remkleppen en moet bijdrukken omdat de snelheid naar 70 km was teruggelopen. Hij merkt niet dat hij ondertussen adrijft en tijdens de landing komt de linkervleugeltip in een maïsveld terecht. Dit heeft een grondzwaai tot gevolg met zware schade aan de romp. Opmerking: weinig ervaring en situatie slecht ingeschat.

18) besturingsfout bij vliegveldlanding ASW 19

Piloot heeft 200 uur ervaring en 7 uur op dit type. In de finale trekt de piloot het wiel terug binnen i.p.v. de remkleppen (de hendels staan kort bij elkaar). Komt daardoor te hoog en te snel boven de drempel van de piste. Piloot wordt dan via de radio verwittigd waarop hij het wiel terug uitdoet en de remkleppen brutaal trekt. De helft van het vliegveld is dan al overvlogen. Om toch voor het einde van de piste

te kunnen landen drukt de piloot fel bij, waardoor het toestel een zeer harde landing maakt aan een te hoge snelheid. Het toestel komt uiteindelijk enkele meters voor het einde van de piste tot stilstand. Er is schade aan wiel en romp; de piloot loopt een rugletsel op. *Bemerking:* piloot met beperkte ervaring koopt eigen toestel; grondige briefing vereist.

19) kabel breekt in startfase

Sleepring te veel afgesleten en gebroken bij begin start. Geen schade.

20) besturingsfout bij vliegveldlanding Blanik

De flaps werden gebruikt i.p.v. de remkleppen zodat het toestel de piste voorbij ging en in een veld landde.

21) Ka 8 kan niet loskoppelen

Sleepkabel kan niet losgekoppeld worden. Vermoedelijk is de kabel achter de sandowhaak geraakt. *Advies:* sandowhaak afzagen.

22) harde vliegveldlanding LS 1

Piloot (120 uur; 46 op dit type) vliegt normaal circuit en komt op 100 meter in finale. Omdat de piste niet volledig vrij is, gaat hij te traag vliegen. Hij prikt op het laatste ogenblik nog bij maar zakt toch door en maakt een zware landing. Er is schade aan het landingsstel. *Oorzaak:* te traag gevlogen en doorgezakt op het ogenblik dat de remkleppen getrokken werden.

23) Ventus Turbo maakt buitenlanding

Tijdens overlandvlucht beslist piloot turbo te gebruiken. Omdat hij niet start doet hij deze terug binnen. Hij landt zonder probleem op vooraf gekozen veld. *Oorzaak* was een technisch defect (slechte decompressie) dat nadien werd opgelost. *Opmerking:* het is van essentieel belang om steeds een veld gekozen te hebben alvorens de motor te starten.

24) Ventus Turbo maakt buitenlanding

Piloot kiest veld op 500 meter tijdens overlandvlucht en blijft in de buurt ervan. Omdat hij niet kan aanpakken brengt hij de motor uit op 300 meter en start deze. De motor slaat aan maar hapert na een vijftal seconden. Bij de tweede startpoging slaat de motor opnieuw aan maar hapert weer na 5 sec. Na een derde startpoging zet de piloot het contact af; het toestel bevindt zich dan al in de zijwindbaan van het gekozen veld. Er is geen tijd meer om de motor binnen te doen zodat er moet geland worden met de motor buiten. Het glijgetal wordt hierdoor teruggebracht van 48 naar ongeveer 16. Rekening houdende met de sterke wind (25 à 30 km/h) vliegt hij de finale aan 105 à 110 km/h en zet de flaps op + 2 i.p.v. landingsstand. Remkleppen zijn niet meer nodig en de landing verloopt normaal. Dit toestel was recent uitgerust met een centrale benzinetank boven de wielkast. Daarvoor werden nieuwe benzineleidingen gebruikt volgens de specificaties van de constructeur. De doorzichtige benzineleidingen worden na een tijdje bruin door

verzadiging met benzine; ze worden echter ook wat langer. Daardoor was er op een bepaalde plaats een knik naar boven ontstaan waar zich een luchtbel vormde met de motorproblemen tot gevolg. *Bemerking:* altijd vooraf gekozen veld; startpogingen steeds bovenwinds van het gekozen veld. Blijf ook bovenwinds als de motor aanslaat en maak nooit een overshoot op de motor.

25) sleepkabel op vleugel van zweeftoestel

De toestellen staan rechts opgelijnd op de piste om te starten. Het sleeptoestel komt in finale om links van de zwevers te landen met de kabel. De wind komt wat cross van links zodat de kabel wat uitzwenkt naar de zwevers toe. De sleeppiloot landt te dicht bij de zwevers en de sleepring beschadigt het rolroer van een van de klaarstaande toestellen. *Opmerking:* foute inschatting door de piloot; niet geanticipeerd door de grondploeg want de vorige landing was ook al te nipt.

26) cockpitkap Astir gebroken bij harde vliegveldlanding

Piloot (200 uur) maakt gesimuleerde buitenlanding op het vliegveld. Omdat hij de gordels niet strak aangespannen had, stootte hij tijdens de vrij harde landing met zijn hoofd tegen de canopy. De piloot droeg een pet met in het midden een hard knopje waardoor alle kracht op één punt kwam en er een driehoekig stuk uit de plexi brak. *Advies:* gordels steeds aanspannen (eerst de buikriemen, dan de schouderriemen); draag een pet zonder knopje.

Conclusie: Opvallend dit jaar zijn de vele incidenten bij vliegveldlandingen en in mindere mate bij buitenlandingen. Ook niet of onvolledig uitgevoerde checks zijn steeds terugkerende oorzaken van incidenten of accidenten. Een aantal meldingen hebben duidelijk te maken met het vroeg aanschaffen van een prestatietoestel. De stap van een clubtoestel naar een prestatietoestel is soms zeer groot en de instructeurs spelen hier een cruciale rol. Een goede opleiding en een blijvende begeleiding zijn hier essentieel. Hopelijk leidt dit tot minder incidenten tijdens het komende vliegseizoen.

Theo

2. LUCHTRUIMSITUATIE

In een brief gaf Luc Beerts, die jammer genoeg niet aanwezig kon zijn, het verslag van het voorbije jaar in chronologische volgorde.



- Dag- en avondcursussen theorie voor lijnpiloten
- Zweefvliegstage.
- Praktische vliegopleiding tot beroepspiloot
- Professionele begeleiding door hoog gekwalificeerde docenten en instructeurs.
- Jarenlange ervaring in de opleiding van lijnpiloten.

Voor meer inlichtingen bel of schrijf naar:

BELGIAN AVIATION SCHOOL

Luchthaven Brussel Nationaal

Gebouw 201

1820 Steenokkerzeel

Tel. (02) 723 75 40

Fax (02) 723 75 59

Internet: <http://www.publisite.be/BAS>

Beste collega's zweefvliegers,

Bij het vorige symposium, in januari 1997, was de stand van zaken als volgt: ik had een voorstel ingediend voor een aantal veranderingen aan het luchtruim. Van de maatschappijen (SABENA, ABELAG, DHL) kreeg ik positieve kritiek op het voorstel. Van de Gilde van Controleurs was de houding zeker niet positief, maar er was toch nog ruimte voor onderhandelingen. De militairen achtten het voorstel bespreekbaar en waren voor bepaalde punten zelfs vragende partij (corridor EBBR - EBAW). Van het Bestuur en de Regie kwam geen reactie, na herhaald aandringen kreeg ik een belofte het voorstel op een BELAC (BELgian Airspace Committee) vergadering te kunnen bespreken.

Op 25 maart 1997 werd ik dan tot de BELAC-vergadering toegelaten. Hoewel ik hier en daar flinke kritiek kreeg en men met bepaalde punten niet akkoord ging, was ik tevreden over deze vergadering:

- we werden eindelijk als belanghebbenden erkend;
- onze problemen werden niet ontkend, er werd erkend dat er inderdaad mogelijkheid is tot verbetering. Het probleem was dat er geen concrete afspraken of zelfs een agenda voor verdere besprekingen gemaakt werden.

Op de volgende BELAC vergadering werd ik opnieuw uitgenodigd om de laatste hand te leggen aan het verslag van de vorige vergadering. Opnieuw was de sfeer zeer open, zelfs positief. Helaas bleek het opnieuw onmogelijk concrete afspraken of een agenda te maken. Daarna leek alles in de oude gang van zaken te hervallen... Het bleek niet mogelijk verder vooruit te geraken, en er gebeurden een aantal verontrustende dingen:

- sprake van CTR en TMA boven Wevelgem. Slechts na herhaald aandringen slaagde ik erin een voorontwerp van deze gebieden te be-

machtigen. Ik heb sindsdien geen verder nieuws, maar ik vrees dat de intercommunale te Kortrijk ondertussen niet stilzit. Hierbij roep ik de mensen van Wevelgem op deze zaak zo goed mogelijk op te volgen en me in te lichten over op til zijnde beslissingen;

- plotse vergroting van de TMA van Beauvechain. Vermits in de weekends deze TMA bij de Brussels TMA wordt gevoegd, betekent dit dat er permanent één aaneengesloten TMA zou ontstaan vanaf ten Oosten van Luik, tot aan Aalst, basis 2500 voet;

- TMA van Luik. Reeds 2 jaar vreesde ik een vergroting van deze TMA. Telkens ik hiernaar interpelleerde, werd ik afgescheept. Juist voor de laatste BELAC vergadering waarop ik werd uitgenodigd (juni), hoorde ik van een studie die zou zijn uitgevoerd. Pas na herhaald aandringen lukte het me hierover voldoende informatie vast te krijgen. Het leek wel een nachtmerrie: de TMA zou gaan vanaf zowat Hasselt tot Elsenborn, meestal vanaf 2500 voet, klasse B, 24h.

We werden niet uitgenodigd op de volgende BELAC vergadering. Nieuwe actie drong zich op. Er werd een brief geschreven door de KBAC met de vraag de volgende punten te behandelen tijdens de volgende BELAC vergadering:

- vraag tot permanente zitting van de KBAC in de BELAC (eventueel enkel als waarnemer);
- vastleggen van een agenda voor het bespreken van het voorstel.

Het resultaat:

- Punt 1: conclusie van de BELAC (originele tekst): "The KBAC delegate may be invited by each member of the BELAC in case the contribution is expected to be very helpful when discussing matters affecting or relating to General Aviation activities. This principle is fully in line with the terms of reference of the BELAC convention. Although not being a member of the

BELAC, the KBAC delegate may propose specific general aviation problems for consideration at BELAC level. If assessed to be appropriate and of mutual concern, the KBAC will then be invited by the chairman at the BELAC meeting. The participation of the KBAC delegate at BELAC meetings will be confined to the selected agenda items."

- Punt 2: geen antwoord.

Hoewel het antwoord op punt 1 een grote stap betekent, vind ik het niet voldoende: we blijven nog steeds afhankelijk van goodwill, er is geen enkele garantie, geen enkel recht. Bovendien kunnen we enkel maar raden welke punten behandeld zullen worden, het Bestuur beslist zelf wat ons aanbelangt en wat niet. Er wordt daarom gewerkt om een beter akkoord te bekomen.

Na enige contacten blijkt de lucht weer op te klaren:

- we worden uitgenodigd op de volgende BELAC-vergaderingen;
- het probleem Luik lijkt goed af te lopen: in plaats van een monster-TMA komt er een veel kleiner gebied dat enkel 's nachts actief is, overdag blijft alles bij het oude;
- er is een oplossing in de maak wat betreft de TMA van Beauvechain;
- er is een concrete belofte ons verder te helpen met bepaalde punten uit het voorstel.

1) Corridor EBBR - EBAW: zoals verwacht hebben de militairen dit punt overgenomen. Een beslissing hieromtrent zal binnenkort vallen.

2) Airspace classification: hiertegen is tot mijn verwondering grote weerstand gerezen, dit punt lijkt voorlopig niet haalbaar.

3) Base of airways en LCTA, LFA G: er is eindelijk een belofte deze punten te bestuderen.

4) Luik TMA: dit probleem is voorlopig afgewend, zie boven.

5) Zweefvliegwedstrijden: Het Bestuur der

Luchtvaart stelde dat het beter zou zijn voor dit punt één enkele gesprekspartner te hebben in plaats van een heleboel (nu is er één voor elke wedstrijd). Dit lijkt me volledig juist en in het belang van iedereen. Uiteindelijk komen er twee vertegenwoordigers, een Vlaamse en een Waalse. Het is belangrijk dat dit punt door alle organisatoren van wedstrijden goed begrepen wordt, een speciaal schrijven volgt.

6) Lokale afspraken met clubs: geen probleem.

Omdat we langzaam meer bij de zaken betrokken worden, groeit ook het werk. Ik kan het werk niet meer alleen aan. Verder is er omtrent bepaalde punten overleg nodig. De Commissie Luchtruim wordt daarom op dit moment uitgebreid. Aan de Vlaamse kant zijn de leden Luc Vandebek, Stefan Bovin, Peter Van Gael, misschien Michel Aerts, en mezelf; aan Franstalige kant is ze nog niet compleet, alvast zijn Louis Berger, Jacques Servais en Marius Cohard erbij. Hierbij dient gezegd dat de meesten van deze mensen reeds vroeger heel wat werk verricht hebben voor het luchtruim.

Toekomst:

Misschien is er verbetering mogelijk, maar langs de andere kant hangen er ons grote bedreigingen boven het hoofd. Het verkeer op zowat alle luchthavens neemt sterk toe, en op internationaal niveau is er een toenemende druk op het sportvliegen. Bijvoorbeeld, in Nederland wordt getracht vanaf volgend jaar transponders verplicht te maken, ook voor zweefvliegtuigen.

De strijd is nog lang niet gestreden.

(Wordt vervolgd)

Luc Beerts

3. EEN WOORDJE OVER INSTRUCTIE

Michel Aerts gaf enkele algemene voorwaarden waaraan een instructeur moet voldoen:

- hij moet een zekere theoretische kennis bezitten;
- hij moet kunnen vliegen;
- hij moet de gave bezitten om een ander met bezieling te leren vliegen.

Wat moet hij kennen van theorie? Hij moet alle theoretische lessen zelf kunnen geven, ook al heeft hij favoriete vakken. Zeker wat betreft het hoofdstuk besturing zou hij alles perfect moeten beheersen.

Qua vliegvaardigheid is natuurlijk een bepaalde vliegervaring nodig: 100 uur is voor sommigen te weinig, voor anderen ruim voldoende. Hier moet de hoofdinstructeur van de club de zaken in het oog houden. De instructeur moet geen wedstrijdpiloot zijn, maar zonder een minimale overlandervaring gaat het niet meer.

Wat de instructiegave betreft, zijn er toch enige leerprincipes die men moet respecteren.

- Positieve bekrachtiging: als iemand iets goed doet, moet men dat ook zeggen. Dan zal hij de volgende maal proberen dat te herhalen. Indien men iets negatief bekrachtigt, door te schelden of te brullen, dan zal de leerling natuurlijk pogen herhaling te vermijden. Doch positieve feedback lijkt meer aangewezen.
- Foutenanalyse: het is normaal dat een leerling fouten maakt, maar hij moet uit die fouten leren. Na de vlucht moet men hem het hoe en waarom van zijn fout verklaren, en hem terug op het juiste pad brengen. Vliegen hangt af van een heleboel variabelen (hoogte, wind, turbulentie, piste in gebruik...) die de leerling mee moet leren incalculeren in zijn vliegen.
- Inzicht in het menselijke gedrag: motivatie, stress, faalangst spelen een belangrijke rol bij het leerproces.
- Het eigen voorbeeld is zeer belangrijk voor de leerling: het duidelijkst is de acro. Als je het aan je leerlingen verbiedt, dan moet je het zelf

ook niet doen.

- Het leren uit ervaring: je moet de leerling alles laten zien, laten ervaren. Als je spreekt van halve kleppen, demonstreer het even, laat de leerling zien wat het voorstelt en wat de gevolgen zijn.
- Systeemscheiding: leer geen twee dingen tegelijkertijd aan. Een leerling die nog niet kan bochten moet je niet tegelijkertijd leren thermieken.
- Herhalen en oefenen is onmisbaar. Elke vlucht zou moeten voorafgegaan worden door een prebriefing en gevolgd door een debriefing in functie van de foutenanalyse.

Wat leren we eigenlijk aan?

- Vliegen is een vaardigheid, dat vergt oefening, en daar zijn twee aspecten bij: kennis en techniek. Kennis is hetgeen men leert uit handboeken, briefings, enz., en is absoluut noodzakelijk. Techniek van het vliegen onderwijst men systematisch bij het volgen van de leskaart. De hoofdzaak is het verwerven van automatismen bij het vliegen. Gevolg: men kan er andere dingen bijnemen, bijvoorbeeld het overlandvliegen, tot ook dat een automatisme wordt.
- Men moet leren goede beslissingen nemen. Het "huisje-boompje-beekje"-systeem heeft afgedaan. Men moet kunnen plannen en anticiperen. Zo kan men in een zich ontwikkelende situatie, ook een ongewone, de juiste beslissing nemen. De leerling moet dus leren herkennen wat foute situaties zijn en wat je moet doen om een dergelijke situatie om te buigen. Daarvoor is er geen netjes geprogrammeerd schema.
- Vliegen is ook een kwestie van attitudes aanleren, en die neemt de leerling ook over van de instructeur. Eerst en vooral komt er het zich houden aan de regels, zowel algemene als clubregels. Discipline gaat nog iets verder: men moet zich ook houden aan de regels als

niemand het ziet. Dan is er nog het risicobewustzijn (als je een looping draait op grote hoogte, moet je toch bewust zijn dat dit een grotere concentratie en voorzichtigheid vergt) en het risicovermijden (je draait geen looping op 100 m). Naast de instructeur speelt ook het clubklimaat een grote rol bij het aanleren van veilige attitudes.

De ontwikkeling naar meer privévliegers betekent dat de clubs minder greep hebben op de attitudes van een groeiend deel van hun leden. Goede beginattitudes zijn hier dus zeker van belang.

Het is ook belangrijk dat alle instructeurs op dezelfde golflengte zijn wat betreft een aantal procedures, bijvoorbeeld het trekken van kleppen in dwarswindbeën. Anders raken de leerlingen verward en weten niet meer wat gedaan, of proberen hun vliegen aan te passen aan de instructeur van dienst. Dat betekent niet dat een instructeur geen eigen stijl mag hebben.

Er moet ook lopend nagedacht worden over de inhoud van de instructie, want het zweefvliegen evolueert. Een voorbeeld is het probleem tovlucht: in sommige landen wordt dit zeer uitvoerig geoefend, elders vindt men tovluchttraining overbodig gezien de betere vlieg-eigenschappen van de moderne toestellen. Steeds meer mensen gaan naar het buitenland om te zweven. Moet dat niet in de opleiding geïntegreerd opgenomen worden? Het lucht-ruim wordt een dominerende factor.

Het is de bedoeling dat de examinatoren 's winters die zaken even zouden komen uiteenzetten in de clubs, indien daar vraag naar is.

4. ASPECTEN VAN DE SLEEPSTART

Robert Rommens gaf dan een uitvoerige uiteenzetting over de sleepstart, geïnspireerd door de cursussen van de Franse nationale centra van La Montagne Noire en Saint-Auban.

Een uitgewerkte versie van deze speech zal aan de instructeurs gestuurd worden om in de instructiemap op te bergen.

B. JAARVERGADERING VAN DE SPORTCOMMISSARISSEN

1. TOELICHTING BIJ AMENDEMENT 5 VOOR DE FAI-SPORTCODE

Jos Aerts gaf eerst een systematisch overzicht van de wijzigingen aan de Sportcode, zoals ze beknopt in het vorige Ligablad werden uiteengezet.

2. TOELICHTING BIJ HET GEBRUIK VAN FLIGHT RECORDERS

Jos Aerts presenteerde dan het voorstel dat door de Liga werd uitgewerkt en voorgesteld aan de Sportcommissie, om zo eenvoudig mogelijk de controle op GNSS-FR (Flight Recorders) te kunnen uitvoeren:

- de FR moet volgens de FAI-voorschriften in het toestel bevestigd worden;
- keerpunten volgens WGS84 vastleggen vanaf 1998. Voor brevetten heeft de vlieger een vrije keuze van keerpunten;
- het vluchtblad bevat zoals vroeger naam piloot, datum proef, type en immatriculatie van het vliegtuig, type en voorziene afstand van de proef, keerpunten, maar ook type en serienummer van de FR, clausule ondertekend door de Sportcommissaris die de vlucht controleert, betreffende de overeenkomst van piloot, zweefvliegtuig en FR;
- na de vlucht moet het vluchtblad opnieuw afgetekend worden, de IGC-file op diskette geregistreerd worden, formulier en diskette worden samen aan de Sportcommissaris afgegeven. Er wordt een printout gemaakt van de IGC-file en het geheel gaat naar de Sportcommissie;

- bij een buitenlanding is een buitenlandingscertificaat overbodig.

Hoe gebeurt de analyse van die data? De Liga stelt voor dat er per federatie twee gespecialiseerde data-analysten worden aangeduid, die in geval van vermeende fraude of andere problemen een gefundeerde mening zullen geven.

Zodra dit voorstel goedgekeurd is door onze Franstalige collega's, zal het in extenso gepubliceerd worden.

3. CHARRONBEKER

Eddy De Coninck gaf een evaluatie van de Charronbekerwedstrijd 1997 en toelichtingen bij het reglement 1998:

Het ogenschijnlijk zwakke seizoen 1997 heeft tegen alle verwachtingen in toch nog een zeer positieve eindbalans. Zoals u in het gedetailleerde rapport van Dirk Roggeman, getrokken uit de ingebrachte resultaten bij de Charroncommissie, kunt terugvinden, is op bijna alle vlakken vooruitgang geboekt, en dit zowel wat deelnemers, proefgrootte, aantal deelnemende clubs, totaal gerealiseerde punten en kilometers betreft.

Van deze deelnemers gingen de Charronbekers per klasse naar volgende laureaten:

- in de Open-Renklasse: Paul Janssens van ACK
- in de Standaardklasse: Eddy De Coninck van KAC
- in de Clubklasse: Theo Stockmans van K.V. "De Wouw"
- in de Tweezitterklasse: Bert Verstappen van DAC
- in de Motorklasse: Erik Bongaerts van ACK

Graag feliciteren we nog Aëroclub Keiheuvel die eerste wordt in de rangschikking per clubs.

De beker voor de grootste proef wordt in de Open Ren klasse in de wacht gesleept door

Paul JANSSENS met 764.6 km op 20 april. In de Standaardklasse: Eddy DE CONINCK eveneens op 20 april, met 697.3 km gevlogen. Voor de Clubklasse werd Theo STOCKMANS op 15 augustus met 375.1 km de winnaar. Paul JANSSENS sleepte ook in de Tweezitterklasse de eerste prijs in de wacht met een proef van maar liefst 946 km gevlogen op 21 april met ASH 25 en Erik BONGAERTS behaalde in de Motorklasse op 4 juni, met een vlucht van 660.7 km, de eerste plaats.

Onze welgemeende felicitaties aan de winnaars, zonder daarom de andere deelnemers te vergeten, want in de eerste plaats nemen we aan deze competitie deel omdat we onze sport met volle inzet en overgave willen beoefenen. Vermits elke overlandvlucht een overwinning is op onszelf komen we allen als overwinnaars uit de strijd.

Dit brengt ons onmiddellijk bij een belangrijke wijziging van het Charronreglement, namelijk het vervangen van de beker "Grootste proef" door de Speciale prijs "Zuivere Afstand". Hierbij worden alleen het aantal gevlogen kilometers in rekening gebracht. Voorwaarden zijn echter dat de proef moet vertrekken vanuit België, en dat de afstand werd gevlogen tijdens een reguliere Charronproef. Alle toestellen van alle klassen, motorzwevers uitgezonderd, kunnen meedingen in één globale klasse met handicapcorrectie.

De Flight Recorder raakt ingeburgerd en zijn gebruik wordt aangemoedigd. De toepassing ervan voor, tijdens en na de vlucht wordt uitvoerig beschreven in de Flight Recorder procedure in het Charronreglement 1998. Een belangrijk aspect is de getuigenis van de sportcommissaris die de koppeling van Flight Recorder, Toestel en Piloot als onverbreekelijk verklaart, via de nieuw toegevoegde tekst op de voorzijde van het Standaardformulier.

Vermits alle bewijsstukken van een proef door de Flight Recorder geleverd worden, vereenvoudigt de controle hierdoor aanzienlijk en vervallen sommige vroeger te leveren bewijsstukken.

De beperkende voorwaarden voor militaire vliegvelden en installaties van het eigen vliegveld zijn voor Flight Recorders niet meer van kracht en hierdoor vervallen bij gebruik van FR de unieke keerpunten. Ze blijven wel van kracht indien fotografische bewijsstukken worden gebruikt.

De FR-data van de proeven worden op diskette overgemaakt aan de verantwoordelijke sportcommissaris van de club. De bestandsnaam wordt op de achterzijde van het Charronformulier ingevuld. Bij buitenlandingen zijn geen getuigen, schets of foto's meer vereist.

Voor vluchten in het buitenland zijn evenmin kopieën van keerpunten en landingsplaats nog nodig. Bij het vliegen van Bijkomende Afstand tijdens een Optimaxproef dienen nog steeds fotografeerbare punten aangevlogen te worden. Binnen afzienbare tijd zal er immers naar gestreefd worden een lijst met potentiële optimaxkeerpunten per regio (lees: club) op te stellen zodat ook hier een correcte informatica-verwerking mogelijk wordt.

Voor proeven gevlogen tijdens internationale, nationale of regionale wedstrijden worden de behaalde punten vanaf dit seizoen vermenigvuldigd met een factor 1,3.

De FAI-plus kan vanaf dit jaar zonder enige beperking gevlogen worden zolang hij maar voldoet aan de 80%-regel. De eerder ingestelde beperkingen voor toepassing bij omzeilingen van luchtruimgebieden vervallen.

De reeds bestaande software voor het berekenen van de FAI-plus werd aangepast en uitgebreid. Het programma voorziet in de aanmaak van alle soorten proeven door eenvoudig intik-

ken van de keerpuntcodes op de voorziene vakken. Automatisch worden afstanden, FAI en FAI-plusvoorwaarden gecontroleerd. Van de ontworpen proef wordt het Charronformulier automatisch aangemaakt en is klaar voor afdrucken. Een blanco afdruk van dit formulier is eveneens voorzien. Nieuw is het gedeelte waarmee u de achterzijde van het Charronformulier kunt invullen met een automatische puntenberekening als resultaat. Het programma bevat tevens de handicaplijst van het lopende seizoen en een update van de GPS-codelijst voor de keerpunten. Onder de naam "CHARRON 98" is het te verkrijgen op het secretariaat van de Liga voor de prijs van 250 BEF. Gelieve bij bestelling de Excel-versie te vermelden.

Graag wil ik u danken voor de positieve en sportieve inzet tijdens de Charroncompetitie, en hoop ik voor u op nog vele, mooie en veilige vluchten.

Happy Landings!!!

Eddy

C. NAMIDDAGPROGRAMMA

Michel Aerts verwelkomde de aanwezigen en zette het namiddagprogramma in met de uitreiking van de prijzen voor de fotowedstrijd (zie vorig Ligablad). De inzendingen van de fotowedstrijd waren trouwens ook tijdens het symposium te bewonderen. Vervolgens leidde Michel het namiddagprogramma in en stelde de sprekers voor.

1. TOEKOMSTVISI(OEN)

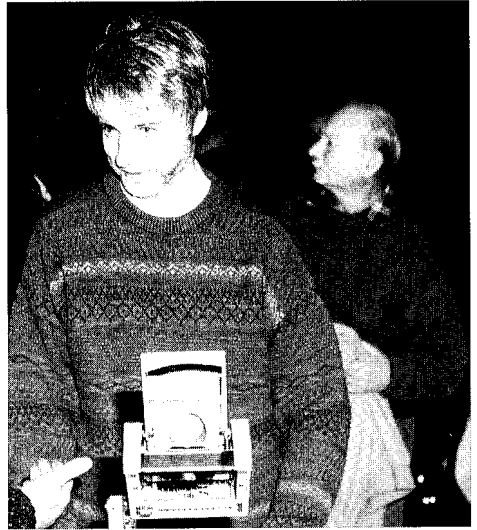
Hartmut Koelman (LUAC), die beroepshalve bij Eurocontrol actief is, meer bepaald op de afdeling "Strategieën en Concepten", gaf een overzicht van wat er zoal broeit op het gebied van luchtruimcontrole.

Hartmut begon met een samenvatting van de rol van Eurocontrol als samenwerkingsverband van 27 landen, met een verkeersleidingscentrum in Maastricht, een opleidingscentrum voor verkeersleiders in Luxemburg en een onderzoekscentrum bij Parijs. Er is ook Eurocontrol in Brussel, met o.a. een dienst die voor gans Europa vertragingen berekent, een dienst die samen met Parijs de vluchtplannen centraliseert (meer dan 20 000 per dag), en ook een facturatedienst naar de luchtvaartmaatschappijen.

De integratie van de luchtverkeersleiding in Europa beperkt zich niet tot de landen die lid zijn van Eurocontrol, maar is van toepassing op de leden van ECAC. Er zijn reeds een aantal kleinere integratieprojecten bezig, zoals het Maastricht project voor Benelux en Duitsland.

Wat staat ons te wachten de komende twintig jaar in termen van verkeersdichtheid? Momenteel groeit het luchtverkeer jaarlijks zo'n 5 %, en wij zitten midden in de drukste zone. Aan de hand van kaarten werd ons duidelijk gemaakt dat die toename niet homogeen verloopt. Londen, Parijs en Frankfurt, de drukste Europese luchthavens, zijn zo goed als verzadigd, en daar is groei moeilijk. In de andere zones is verdere toename mogelijk. Europa telt zo'n 800 luchthavens met IFR-verkeer, maar 50 % van dat verkeer komt terecht op 5 % van de luchthavens. Dit kan zo niet verder, en zo is er nu reeds een beweging merkbaar van Zaventem naar Luik, Charleroi of Oostende. Voor ons is dit veel gevaarlijker dan de groei van het luchtverkeer per se, omdat hier het risico opduikt van nieuwe CTR's en TMA's.

Het is duidelijk dat er vooral in de zomermaanden vraag is naar meer capaciteit. De verwachtingen zijn dat de groei van het IFR-verkeer de volgende 20 jaar exponentieel zal verlopen, waarbij vooral die zomerpieken

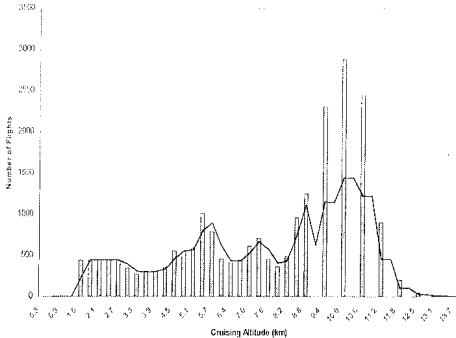


Hartmut Koelman.

steeds groter zullen worden. Er zijn verschillende "flessenhalzen" in het systeem, en in de centrale zone zijn die met klassieke opsplitsingen in steeds kleinere sectoren niet meer op te lossen. Daarom wordt nu teruggegrepen op een verdere opsplitsing van de radiofrequenties.

Waar zit al dat verkeer? Uit statistieken blijkt dat er voornamelijk drie Flight Levels rond de 10 000 m intensief gebruikt worden. Dit betekent echter niet dat de andere niveaus leeg zijn! Ook onder de 3 000 m zit er heel wat IFR-verkeer op de FL's, en dan is er natuurlijk al het stijgend en dalend verkeer rond de luchthavens. Al het intercontinentaal verkeer zit op de grote hoogtes, het regionaal verkeer zit lager, de kortste afstanden worden het laagst gevlogen. 85 % van het Europese verkeer blijft binnen Europa. Wij hebben nu 22 000 vluchten per dag; als de huidige trend zich voortzet, zitten we in 2020 aan 60 000 vluchten. Er zijn dus ongeveer 3 000 starts per uur in Europa, met telkens ongeveer 20 min. om te klimmen, 40 min. voor level flight en 20 min. om te dalen.

IFR Flight Distribution by Altitude for 11 September 1996



Om de massieve verkeersaan-groei te proberen opvangen is er ook een evolutie nodig van de verkeersleiding. In elk stadium is er wel iets te veranderen. Zo de meteodiensten, waar het Internet een rol zal spelen. Ook voor het invullen en indienen van vluchtplannen kan dit. Er is ook een Europees project om het ganse AIP-en Notam-systeem in elektronische vorm aan te bieden. Er broeit heel wat op gebied van communicatie (nieuw communicatienetwerk voor datacommunicatie; satellietcommunicatie), navigatie (GPS i.p.v. VOR en ILS, maar daarvoor moet de betrouwbaarheid groter worden), toezicht (vernieuwing van de transpondersystemen: mode S, waarbij er selectief gewerkt wordt, maar ook systemen waarbij het toestel actief zijn positie doorstuurt).

Ook de huidige principes van luchtruimindeling zullen aangepakt worden: naast het ongecontroleerde en het gecontroleerde luchtruim zou er een "free flight airspace" komen, waar niet de controleurs maar de piloten met elektronische hulpmiddelen onder elkaar de separatie verzorgen. De bedoeling is om dit in te voeren waar de verkeersdichtheid vrij laag ligt, o.a. om de airways af te schaffen. De structuur van het luchtruim zal veel flexibeler zijn, ja zelfs dag na dag aangepast worden, zodanig dat wij elke dag een verplichte luchtruimbriefing zullen moeten hebben, waarschijnlijk via Internet.

Voordeel is wel dat men zo beter kan inspelen op de noden van iedereen, terwijl nu veel lucht-ruimcapaciteit verloren gaat door gebrek aan coördinatie. Ook zullen de systemen in de toekomst niet alleen de huidige posities aanduiden, maar ook de toekomstige baan in rekening nemen, zodat men op voorhand potentiële separatieproblemen kan ontdekken.

Als afsluiter een tijdschema voor het invoeren van al dit nieuws tot 2015.

Wie meer info wenst kan dat op Internet opzoeken op <http://www.eurocontrol.be> (hoofdkwartier), of op <http://www.eurocontrol.fr> (experimenteel centrum).

Tot zover Hartmut Koelman.

Er werd toen overgegaan tot de uitreiking van de FAI-brevetten. Daarop volgde een korte pauze.

2. WEDSTRIJDVLIEGEN IN DE ALPEN

Paul Janssens gaf een terugblik op de WK 1997 te Saint-Auban.

Om de zaak een beetje levendig te houden, heb ik besloten om over de feitelijke vluchten op het WK niet teveel te vertellen, omdat dit al snel zou gaan vervelen. Er is immers veel kennis nodig van het gebied om de tactische aspecten van de vluchten te begrijpen.

Wedstrijdvliegen in de bergen is het meest intense, maar ook het meest moeilijke vliegen dat ik al heb mogen ervaren. Stap na een 500 in de bergen in een Alpha-Jet, en je verveelt je gegarandeerd rot. Wat erg belangrijk is tijdens een wedstrijd, is dat je erg ver blijft vooruitdenken. Het weer kan in de bergen erg snel omslaan, en als daarbij nog snel gevlogen moet worden, kan je erg snel en erg diep in de problemen aan het duiken zijn.

Er wordt gezegd dat mensen die bergwedstrijden winnen veel risico's nemen, en dat is voor

sommigen ook waar. Deze mensen lopen vroeg of laat op een meestal stomme wijze tegen de lamp. Het is echter ook mogelijk om op veilige wijze wedstrijden te winnen. Als je op risico's moet gaan gokken om te winnen, heb je waarschijnlijk al vroeger in de vlucht een fout gemaakt. Een goed bergvlieger gaat proberen juist deze fouten op tijd te herkennen en te vermijden.

Je moet in de bergen de proef vóór de vlucht op de kaart bekijken, want je kan snel tijd verliezen als je te lang helling blijft vliegen. Aan de helling kom je snel vooruit, maar je bent gedwongen de helling te volgen, en zeer zelden volgt deze jou koers. Als je op het juiste punt een goede bel naar de basis neemt, kan je recht op koers weer snel vooruit geraken. Tactiek is dus erg belangrijk. Wat nog veel belangrijker is, is de landingsvelden niet uit het oog te verliezen. Deze veldjes zijn eerder zeldzaam in dit gebied, en je moet ze net zo vaak gaan bekijken tot je ze op het eerste zicht in vlucht kunt vinden. Soms is de weg naar zo'n veld door heuvels onderbroken, je moet dan op voorhand weten hoe je tussen de heuvels naar het veld kan vliegen, anders vlieg je je hopeloos vast in onlandbaar terrein.

Bij golfweer is de tactiek nog belangrijker. De dagwinnaar is op de beste plaatsen golf gaan zoeken, maar wat belangrijker is: hij is er op de juiste hoogte ingekomen, en heeft niet te lang gewacht om weer verder te gaan, en vooral dit laatste is het meest cruciale.

De dia's die u ziet zijn door mij gemaakt in de 12 jaar dat ik in de Zuidfranse Alpen vlieg. Dat ik tijdens het WK geen tijd had om dia's te maken begrijpt u wel. De WK heb ik al na een paar dagen als toerist moeten meevliegen, want mijn LS-6 was niet in orde na een spijtig voorval twee weken voor het WK. Een thermiekbel had op Keiheuvel een KA-8 op de LS-



Paul Janssens

6 geblazen, en de hele staart was eraan. Gelukkig liepen de zaken met verzekering, reparateur en de fabriek van Schneider vlot, zodat in de korte tijd die ons restte de herstelling toch kon gebeuren. Maar de instelhoek van het stabilo was verkeerd, en de LS-6 weigerde koppig met de andere zwevers mee te klimmen.

Pas na een paar dagen van enorme frustraties kwam ik tot de conclusie dat dit de oorzaak van mijn slechte resultaten moest zijn. Ik had al die tijd gedacht dat ik niet meer kon vliegen, dus enerzijds was het een opluchting, anderzijds was al de voorbereiding voor het WK nu nutteloos geworden. Wat na de reparatie in december blijkt, is dat zelfs in de fabriek men niet meer weet wat de juiste hoek is voor het stabilo. De juiste hoek zit al jaren in de mal, en we hebben hard moeten zoeken eer we de zaak terug in orde hadden.

Op het WK keek men voor de wedstrijd de zwevers streng na, en tot ieders verbazing waren de meesten niet in orde. Veel zwevers hadden wedstrijdnummers die kleiner waren dan de

vereiste 40 cm, en velen moesten de letters vergroten. De meesten deden dit met klevers, maar in een enkel geval werd zelfs met alcoholstift gewerkt. Het resultaat was dat sommige letters zo vervormd waren dat ze erg moeilijk te lezen waren, maar 40 cm is 40 cm. De Ventussen waren bijna allemaal over spanwijdte. De fout varieerde van 2 tot 18 mm. Wat de straf zou zijn, kon niemand zeggen, want een jury kan pas bijeen komen als de wedstrijd geopend is. Uit schrik voor strenge straffen lieten de meesten door Tilo Holighaus de winglets met een warmeluchtblazer naar binnen plooiën. Dat hierbij de lak barstte en het weefsel vervormde, namen de meesten er met een bleek gezicht bij. Na de opening waren deze heren voor hun dure winglets gefopt, want de straf was zeer mild.

Tijdens de opening zagen we een 9 meter radiobestuurde Nimbus 4, die tweemaal naar 300 m werd getrokken door een Jodel met piloot, en daarna was het aan ons om voor het spektakel te zorgen.

Dat deden een paar piloten al de derde dag, toen we van Vinon door dode lucht naar huis moesten glijden. Er zijn veel velden in deze vallei, maar er stond erg veel hoog koren. Ik besloot het risico niet te nemen, en landde op Vinon. Sommigen landden gewoon zonder kleppen rechtdoor in een onbekend veld, en de resultaten waren navenant. 8 beschadigingen, en twee gevallen voor de fabriek. Eentje was gewoon door een veel te kort veld in een boomgaard gereden, en had een boom tot tegen de hoofdlijger gekregen.

Régis Kuntz nam het nog nipter, maar wel veiliger. De Fransen hadden een strip gemaakt in de bedding van de Durance, net aan de voet van het plateau waarop St-Auban ligt. Régis was hierop geland, en stond dus op 1 km van de finishlijn, maar wel 120 meter onder de lijn!

De hele wedstrijd leek meer op Watergate dan op iets anders. Er was duidelijk in het reglement gezegd dat het verboden was om info van buitenaf te krijgen, maar iedere dag stegen de tweezitters van de Fransen na de wedstrijdstart op, om zoegezegd luchtdopen te geven aan de deelnemers van het OSTIV-congres. Maar deze tweezitters doken steeds op op de meest strategische plaatsen. Op de belangrijke bergtoppen stonden ook jeeps met enorme antennes, Franse en ook Duitse nummerplaten, en een enorme interesse voor je wedstrijdnummer als je voorbijvloog. Ook op omringende vliegvelden hadden de Duitsers goede piloten gestationeerd, en of deze toevallig eens niets op de radio zegden is sterk twijfelachtig.

Wat mij bijzonder tegenviel, was dat in de standaard- en renklasse er slechts een paar piloten waren die hun eigen vlucht maakten en een paar die echt in team vlogen, maar 80% van de deelnemers waren gewoon rugzakkers, en ook het Duitse team deed dit categoriek. Dit leverde de Franse en Italiaanse teams enorme frustraties op, want zij deden al het werk, terwijl de hele meute gewoon achternagekleefd kwam. Hoe sterk sommigen in deze tactiek opgingen, bewijzen de volgende voorvallen. Michaël Grund verspeelde zijn kansen op de eerste plaats toen het Franse team splitste. Michaël vloog Navas achterna en stond even later net voor de lijn in het veld. Meuser volgde Napoléon en geraakte binnen. Grund was trouwens een erg arrogante piloot. Hij schaamde er zich niet voor mensen te hinderen in het thermieken, en langs de helling dwong hij mensen extra uit te wijken door er gewoon recht op toe te vliegen. Op de laatste dag zag ik hem op 1 000 meter boven de basis, toen hij uit de wolk kwam gevlogen. Mensen die dan nog durven zeggen dat ze de crème de la crème zijn, begrijp ik niet.

De rugzakkers werden op toevallige wijze af-

gestraft bij het startlijn-incident. Op een dag kwam de hele meute me voorbij gevlogen toen we op weg waren naar huis. Er stond een sterke noordenwind en we vlogen laag langs de hellingen, en de zaken gebeurden erg snel. Plots stoven 23 zwevers langs me door, en ik sloot aan bij de langste slang zwevers die ik ooit gezien had. Ze kronkelde over de hellingen, de Fransen vooraan. Plots splitsten de Italianen zich af, zijn gingen direct op koers, waar geen landingsmogelijkheid was. De Fransen kozen voor de lichte omweg langs Serres. De Italianen werden gedwongen erg agressief te vliegen, ze doken net over de bergtop in het lij, en joegen op 10 meter hoogte door het sterke zakken naar de volgende helling. Een deel zwevers was ze achternagedoken, en ik zag aan de sturbewegingen dat velen nerveus waren vanwege de situatie waarin ze verzeild geraakt waren. Bij het optrekken langs een helling zag ik dat een Ventus en tak afsneed met zijn linkervleugel. Ik was deze meute gevolgd, maar vloog steeds 100 meter hoger waardoor ik een vluchtweg naar een landingsveld behield. Grappig was hoe de Fransen met hun omweg slechts 200 meter verloren en zelfs eerst over de lijn kwamen.

Dat bedoel ik met veilig winnen zonder risico's. Maar het kan nog sterker. Op de vlucht waarbij we tot bij de Mont-Blanc vlogen, was een piloot van het Italiaans team in een stalen kabel gevlogen. Thomas Gostner is de vliegende clown van het wedstrijdscircuit, hij heeft een onmiskenbare zwalpende vliegstyl. Hij hangt zich aan het Italiaanse team tot ze hem lossen, vanaf dat moment is de jacht open, en Thomas kleeft zich aan iedereen die hij herkent. Als Thomas bij in de bel komt, moet iedereen opzij, zijn favoriete plaats is met zijn cockpit 4 meter onder je staartslof. Op die wijze was Thomas een helling aan het afvliegen toe hij iets toegefluiserd moet gekregen hebben door zijn engelbewaarder. Hij

keek vooruit, trok op, en... zwegggggg! De kabel had alle gelcoat van de linkse aanvalsbord en de romponderkant geschraapt. Thomas vloog de proef gewoon uit en was de volgende dag op de briefing nog trots op het feit dat hij nog 200 km gevlogen had met een twijfelachtig vliegtuig.

Dat de titel van wereldkampioen erg relatief is, had ik dus tijdens de wedstrijd al door, maar het werd me de laatste dag nog eens onder de neus geduwd. De finish was met 40 km/h rugwind, en toen ik een directe landing maakte, zette ik de PJ zo snel mogelijk neer. Toch maakte ik een erg lange uitloop. Meuser, die kampioen ging worden, maakte ook een directe landing. Maar hij had kennelijk geen aandacht aan de wind gegeven: hij reed aan het einde van het vliegveld over een asfaltweg en klapte zijn landingsgestel uit de romp, proficiat!

Dit zijn zaken waardoor je zulke wedstrijden toch op een andere manier gaat bekijken. Vroeger keek ik naar iedere deelnemer van een EK of WK op, nu weet ik wel anders. Je mag echter niet vergeten dat er wel heel straffe piloten meevliegen. Jammer genoeg is het individuele aspect van de wedstrijden verloren gegaan, waardoor de echt goede piloten meestal van een koude douche terugkomen. Wat erger is, de erg slechte of zelfs valsspelende piloten kunnen toch goed scoren. Ik weet dat de Fransen met een dergelijke kater zitten, maar 80 % van de deelnemers zal niet toegeven dat de evolutie niet erg sportief meer is. Wat is de oorzaak van deze evolutie? Geld natuurlijk, al zijn er ook bijzonder eierzuchtige piloten. De ware oorzaak is waarschijnlijk de hoge kosten die een deelnemen aan een EK of WK met zich brengen. Er zijn teams die sponsors gevonden hebben, en deze teams hebben als zwarte kant van de medaille dat ze de uitgaven van de sponsor moeten verantwoorden met goede resultaten.

UITREIKING CHARRONBEKERS

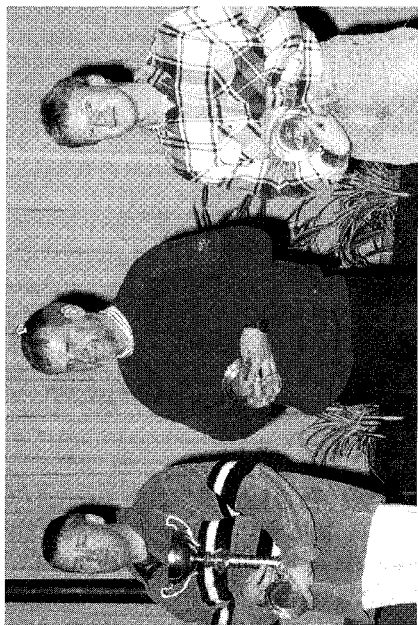
Sorry! Geen foto Motorklasse beschikbaar. Foto's symposium: Ad De Bakker



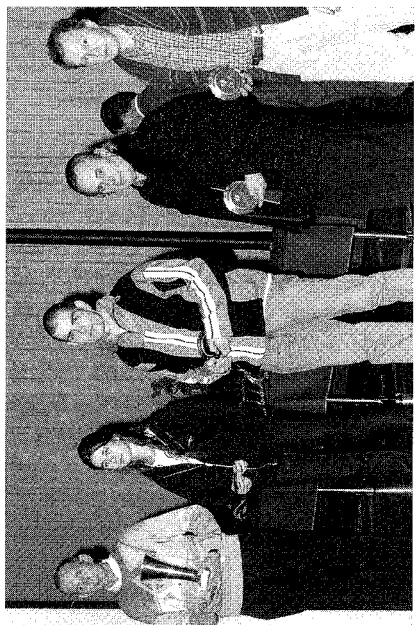
Winnaars Standaardklasse



Winnaars Tweezitterklasse



Winnaars Open/tenklasse



Winnaars Clubklasse

En daar zit het verschil met wedstrijden zoals Vinon. Op deze wedstrijden betalen de piloten zelf hun vakantie, en ze willen niet alleen goed vliegen, maar vooral een goede vakantie hebben. Op een paar uitzonderingen na is het rugzakken hier véél minder uitgesproken als op een EK of WK. Natuurlijk zijn de bergen ook ten dele verantwoordelijk voor het vele rugzakken. Mensen die veel in de Alpen vliegen, hebben een uitgesproken thuisvoordeel, maar dat is volgens mij geen excuus. Als je aan een WK in de bergen wilt meedoen, moet je zorgen dat je voldoende voorbereid bent. Dit geldt echter voor alle piloten die in de Alpen willen gaan vliegen! Zorg dat je nooit door onkunde in een situatie verzeild raakt, die door een weekje opleiding vermeden had kunnen worden. Bergvliegles dus!

Paul Janssens

Deze uiteenzetting, geïllustreerd door dia's, werd gevolgd door de projectie van een film over het vliegen in de Zuidelijke Alpen.

Daarna werden de winnaars van de Charronbeker gehuldigd. De volledige resultaten hiervan werden ondertussen reeds in de clubs verdeeld en kunnen daar ingezien worden.

Standaardklasse:

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| 1. Eddy De Coninck (KAC) | 8 326.3 ptn. |
| 2. Walter Geenen (KAC) | 8 307.9 ptn. |
| 3. Paul Van den Borne (KAC) | 7 296.9 ptn. |
| 4. Luc Van Camp (KAC) | 6 250.2 ptn. |
| 5. Guy Teeuwen (ACB) | 6 024.3 ptn. |

Open/renklasse

- | | |
|-------------------------|--------------|
| 1. Paul Janssens (ACK) | 8 415.9 ptn. |
| 2. Stan Taeymans (KAC) | 8 207.0 ptn. |
| 3. Gaston Peeters (DAC) | 7 685.7 ptn. |
| 4. Willy Govaerts (ACK) | 6 856.0 ptn. |
| 5. Herman Peeraer (KAC) | 6 333.0 ptn. |

Clubklasse

- | | |
|--------------------------|--------------|
| 1. Theo Stockmans (KVDW) | 6 358.7 ptn. |
| 2. Kelly Lieben (DAC) | 4 933.0 ptn. |

- | | |
|-------------------------|--------------|
| 3. Nico Beyls (ZAC) | 4 727.7 ptn. |
| 4. Yves Erdreich (KFC) | 3 407.7 ptn. |
| 5. Luc Lammerant (LUAC) | 3 385.1 ptn. |

Tweezitterklasse

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| 1. Bert Verstappen (DAC) | 6 692.2 ptn. |
| 2. Paul Janssens (ACK) | 6 610.5 ptn. |
| 3. Steven Peeters (DAC) | 5 473.8 ptn. |
| 4. Gaston Peeters (DAC) | 5 042.9 ptn. |
| 5. Michael Parmentier (KFC) | 5 029.5 ptn. |

Motorklasse

- | | |
|-------------------------|--------------|
| 1. Eric Bongaerts (ACK) | 7 906.1 ptn. |
| 2. Johan Luickx (ALB) | 7 366.3 ptn. |
| 3. Bert De Wijs (KAC) | 7 122.5 ptn. |
| 4. Eddy Huybreckx (ACK) | 5 406.8 ptn. |
| 5. Theo Lens (DAC) | 5 356.8 ptn. |

Grootste proef

Open/ren: Paul Janssens, 764.6 km op 20.4.97
 Standaard: Eddy De Coninck, 697.3 km op 20.4.97

Club: Theo Stockmans, 375.1 km op 15.8.97

Tweezitter: Paul Janssens, 946 km op 21.4.97

Motor: Eric Bongaerts, 660.7 km op 4.6.97

Clubrangschikking

- | | |
|---------------------------------------|--------------|
| 01. Aëroclub Keiheuvel | 127 467 ptn. |
| 02. Kempische Aëroclub | 112 940 ptn. |
| 03. Diestse Aëroclub | 099 858 ptn. |
| 04. Albatros | 071 765 ptn. |
| 05. Koninklijke Vliegclub De Wouw | 041 229 ptn. |
| 06. Kortrijk Flying Club | 032 902 ptn. |
| 07. Limburgse Vleugels | 032 541 ptn. |
| 08. Zoute Aviation Club | 029 077 ptn. |
| 09. Antwerpse Zweefvliegclub de Meeuw | 026 208 ptn. |
| 10. Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix | 019 660 ptn. |
| 11. Aëroclub Brasschaat | 012 765 ptn. |
| 12. Leuvense Universitaire Aëroclub | 009 312 ptn. |
| 13. Ghent Aviation Club | 002 244 ptn. |
| 14. Zweefvliegclub Beernem | 001 528 ptn. |

Meer statistische details zijn te vinden in het artikel van Dirk Roggeman elders in dit blad.

4. SLOTWOORD VAN DE VOORZITTER

Michel Aerts gaf tenslotte een laatste toespraak ten beste:

Dames en Heren,

Vooreerst het klassieke overzicht van het afgelopen vliegjaar. Een normaal vliegjaar, zo kunnen we '97 wel noemen. Slecht voorjaarsweer werd gecompenseerd door een goede zomer, maar zonder uitschieters. Een goed gevulde wedstrijdkalender kreeg af te rekenen met vrij veel slecht weer. Maar - en dit is erg positief - er was geen enkel accident/incident tijdens een wedstrijd.

Ons ledenaantal bleef ongeveer hetzelfde, hoewel er enkele verschuivingen te merken zijn. Positief is dat er 150 nieuwe oefenvergunningen werden uitgeschreven, wat erop wijst dat er nog steeds vrij veel interesse bestaat voor de zweefsport. Of die interesse blijvend is, kan men pas na langere tijd uitmaken.

De tendens naar meer privétoestellen zet zich voort: 141 privé/105 club of een 60/40 % verhouding. Ook het aantal gevlogen uren toont iets merkwaardigs: 15,4 % werden in het buitenland gevlogen. Wordt België dan toch een zweefvliegreservaat?

Er waren ook grote problemen en beslissingen: tijdens de Raad van Beheer van oktober werd besloten om Patrick Pauwels als voltijdse medewerker in dienst te nemen vanaf 1 mei 1998. Dit had een serieuze verhoging van de Ligabijdrage tot gevolg. De discussies rond deze maatregel en de nodige gevolgen was niet steeds gemakkelijk. Maar ik dank alle clubs voor de serene sfeer waarin de discussies verliepen en de collegialiteit waarmee iedereen

zich bij een democratisch genomen beslissing heeft neergelegd.

De werkbelasting van het secretariaat nam in de loop der jaren alsmaar toe en de problemen waarmee de zweefvliegerij te kampen heeft werden alsmaar complexer: milieu, luchtruim, commissies... Wij meenden dat het zo niet verder kon om een goede federatiewerking te blijven waarborgen. Het is trouwens de optiek van BLOSO om de federaties meer te steunen en te versterken.

Wij vrezen ook dat door het niet zelf in handen houden en uitvoeren van bepaalde taken (examens, technische controle...) andere organen dit zullen overnemen, dit met meer administratieve rompslomp en ernstige financiële gevolgen. Uiteraard zal de Raad van Beheer de secretariaatsfunctie nauwkeurig volgen en regelmatig evalueren. Ook in het slechtste geval, nl. het niet in dienst kunnen houden van het secretariaat, is reeds voorzien in de nodige fondsen om een dergelijke tegenslag op te vangen. Dit zal geen financiële gevolgen hebben voor de clubs.

In de Belgische Zweefvliegfederatie vond een forse ommezwaai plaats wat betreft beleid en werking naar selectie en deelname aan W.K. en E.K. Van teamkapitein W. Janssens kreeg de BZF een grondig verslag van het voorbije W.K. te Saint-Auban. Ernstige knelpunten werden vastgesteld:

- vooraf weinig afspraken qua functie van de teamkapitein;
- praktisch geen voorbereiding, piloten pas op 2 februari 1997 aangewezen;
- geen financiële tussenkomsten.

Er werd een selectiecommissie opgericht met Franstalige en Vlaamse vertegenwoordigers. Deze commissie bespreekt nieuwe selectienormen voor deelname aan W.K. (te lange periode in huidig systeem). Ook werd er aange-

drongen op een spoedige aanstelling van een teamkapitein voor '99. De BZF accepteerde W. Janssens, zodat reeds vlug met de voorbereiding kan gestart worden.

Voor de Liga resulteerde dit in een splitsing van de Wedstrijd- en Selectiecommissie. De Selectiecommissie zal zich bezighouden met de verdediging van de Vlaamse belangen in het BZF-comité. Deze Commissie heeft al herhaaldelijk vergaderd en weet nu al dat het niet zo gemakkelijk is een consensus te vinden met onze Waalse broeders. Anderzijds is er een wedstrijdcommissie die zich zal bezighouden met uniformiseren van wedstrijdreglementen en vooral het stimuleren van de jeugd tot deelname aan wedstrijden. Vanuit de Liga zal hiervoor een bedrag voorzien worden. Ook voor wat betreft W.K. en E.K. zal W. Janssens vanuit de Liga een coördinerende rol vervullen.

Er zijn dit jaar door de verschillende politieke partijen nogal wat visies gegeven op het Vlaamse sportbeleid. Er werd een behoeftenonderzoek gedaan naar sportend Vlaanderen en ook het BLOSO kreeg een doorlichting. Graag geef ik u enkele conclusies en visies weer die van belang kunnen zijn voor onze werking en subsidiëring.

Voor wat betreft het BLOSO: men zal nog meer dan vroeger de federaties en clubs steunen. De meeste mensen willen sporten in clubverband en op recreatief niveau. Omkadering en goed werkende federaties zijn een noodzaak. Er gingen wel stemmen op om het aantal federaties te verminderen. Er is een te grote versnippering, waardoor voor sommige sporttakken ongezonde concurrentie kan ontstaan.

Vanuit de Vlaamse Sportfederatie, een overkoepelend orgaan waarvan wij lid zijn, werden er ook eisen gesteld die door sommige politieke partijen werden ondersteund.

- De meeste Vlaamse federaties willen meer zelfstandigheid en soevereiniteit en willen naar het buitenland als Vlaamse ploeg. De Vlaamse gemeenschap is bevoegd voor sport. Dus de vraag naar Vlaamse vertegenwoordiging is eigenlijk niet aan de orde.

- Het overkoepelend orgaan wordt door vele federaties als hinderlijk ervaren. Men moet compromissen sluiten, en dit leidt dikwijls tot conflicten. Conflicten worden vermeden door pariteit, wat niet steeds de juiste sportverhoudingen weerspiegelt.

Het overkoepelend orgaan is echter voor de meeste sporten noodzakelijk omwille van de internationale aansluiting: bij ons erkent de FAI slechts één Nationale Aëroclub. Het overkoepelend orgaan houdt dus geen rekening met de Belgische staatsstructuur.

De vraag is hoe dit verder zal evolueren. Alleszins heeft deze visie invloed gehad op de herstructurering van de KBAC. Overhaast is hier zeker niet goed bij het kiezen van een standpunt. Politiek moet zich niet te veel bemoeien met sport, en men moet rekening houden met de traditie van de sport zelf.

Anderzijds is onze staatsstructuur een realiteit en zijn vele bonden blijkbaar niet gelukkig met de huidige stand van zaken.

In dit kader moet ook de herstructurering van de Aëroclub gezien worden. Door de BZF werd een "minimaal model" ingediend, met een minimaal budget en delegatie van taken aan de federaties. Het uitgebreide model, waarbij de bestaande structuur behouden blijft en de Beheerraad opgesplitst werd in een Vlaamse en een Franstalige Raad werd gekozen met 8 tegen 7 en 2 onthoudingen.

Er werd bij de invulling van de namen fel gediscussieerd en er werd geopteerd voor meer zeggenschap van de federaties i.p.v. individuen. Dit blijft echter nog steeds een voorstel,

dat voorwerp moet uitmaken van een statutenwijziging op een Bijzondere Algemene Vergadering. Er is bij vele leden de wens om de KBAC aan te passen aan onze huidige staatsstructuren. Dit wil niet zeggen dat wij voorstander zijn van de afschaffing van de KBAC. Er zijn duidelijke functies weggelegd voor de Nationale Aëroclub als overleg- en coördinatieorgaan.

De oprichting van de Vlaamse Raad moet echter goed gevolgd worden. De internationale vertegenwoordiging krijgt ook in de sport alsmear een groter politiek belang.

Dames en Heren,

Heel wat mensen hebben zich in de diverse commissies ingezet voor onze sport. Al deze mensen wil ik hartelijk bedanken. Zoals u weet, is dit mijn laatste speech als voorzitter van de Liga. Mijn tijd is om. De toenemende individualisering die zich ook in onze sport manifesteert, moet stoppen en opgevangen worden. De

clubs moeten de zaak opvangen: er moet terug leven komen in de clubs, een ander klimaat. Wij hebben terug mensen nodig die met enthousiasme aan iets beginnen, de verantwoordelijkheid durven opnemen als clubbestuurder of instructeur en die zich onbaatzuchtig inzetten voor onze sport. U zou mij veel plezier doen door deze oproep ernstig te nemen.

Mijn dank aan al de mensen die mij tijdens mijn voorzitterschap hebben gesteund. Mijn bijzondere dank aan An en Patrick die moeten leven hebben met mijn legendarische slordigheid, impulsiviteit en verwarde ideeën. Mag ik u vragen mijn opvolger voor 100% te steunen en opnieuw een Liga uit de grond te stampen die er mag wezen.

Vele mooie en veilige vluchten, en ik hoop nog overal welkom te zijn.

Met deze woorden van Michel Aerts werd het Symposium 1998 afgesloten. Tot volgend jaar!

CHARRONBEKER 1997

De uitslag van de Charron-beker 1997 is op het ogenblik van het verschijnen van dit artikel aan alle clubs toegezonden en de winnaars zijn al gevierd. Toch wil ik het vorige seizoen nog even in herinnering brengen en het eerste wat in de

gedachten van velen zal opkomen als ze op het vorig jaar terugblikken, is een lente met pover zweefvliegweer. Toch waren er ook goeie, ja zelfs superdagen: dit bewijzen de resultaten. Eerst nog even een detail van de ingediende proeven van de beste 3 in elke klasse:

OR-klasse:

1. Janssens P. (ACK)	DRFAI 520 +OPT 244 DRFAI 520 +OPT 181 GO 477	LS6 LS6 LS6	(20/4 België) (23/4 België) (9/7 Frankrijk)	8415,9 ptn.
2. Taeymans S. (KAC)	FAI+ 603 GO 514 GO 408 +OPT 155	Pik20D Pik20D Pik20D	(24/5 België) (29/7 België) (6/4 België)	8207,0 ptn.
3. Peeters G. (DAC)	DRFAI 558 +OPT 143 DRFAI 615 DRFAI 540 +OPT 145	ASW17 ASW17 ASW17	(29/7 Frankrijk) (20/7 Frankrijk) (21/7 Frankrijk)	7685,7 ptn.

S-klasse:

1. De Coninck E. (KAC)	DRFAI 451 +OPT 245 DRFAI 451 GO 408 +OPT 154	Pégase Pégase Pégase	(20/4 België) (14/9 België) (6/4 België)	8326,5 ptn.
2. Geenen W. (KAC)	DRFAI 432 +OPT 204 FAI+ 506 GO 408 +OPT 173	LS7 LS7 LS7	(20/4 België) (29/7 België) (6/4 België)	8307,9 ptn.
3. Van Den Borne P. (KAC)	FAI+ 432 +OPT 143 FAI+ 343 +OPT 60 DRFAI 337	Std.Jantar 3 Std.Jantar 3 Std.Jantar 3	(20/4 België) (14/9 België) (29/7 België)	7296,9 ptn.

C-klasse:

1. Stockmans T. (KVDW)	DRFAI 304 +OPT 70 DRFAI 310 DRFAI 313 (n.g.)	Pilatus B4 Pilatus B4 Pilatus B4	(15/8 België) (20/4 België) (19/5 België)	6358,7 ptn.
2. Lieben K. (DAC)	DRFAI 316 DRFAI 316 GO 301	K6E K6E K6E	(29/7 Frankrijk) (28/7 Frankrijk) (21/7 Frankrijk)	4933,0 ptn.
3. Beyls N. (ZAC)	FAI+ 314 FAI+ 314 GO 191	Cirrus 18m Cirrus 18m Cirrus 18m	(14/8 België) (16/8 België) (15/8 België)	4933,0 ptn.

T-klasse:

1. Verstappen B. (DAC)	DRFAI 527 DRFAI 429 DRFAI 419 +OPT 95	Janus C Janus C Janus C	(20/7 Frankrijk) (21/7 Frankrijk) (29/7 Frankrijk)	6692,2 ptn.
2. Janssens P. (ACK)	GO 946 (n.g.) GO 515 GO 470	ASH25 ASH25 ASH25	(21/4 België) (21/7 Frankrijk) (23/7 Frankrijk)	6610,5 ptn.
3. Peeters S. (DAC)	FAI+ 371 (n.g.) +OPT144 DRFAI 310 DRFAI 249	Janus C Janus C Janus C	(9/8 België) (20/4 België) (17/8 België)	5473,8 ptn.

M-klasse:

1. Bongaerts E. (ACK)	DRFAI 500 +OPT 180 DRFAI 500 DRFAI 500	ASH26E ASH26E ASH26E	(4/6 België) (20/4 België) (11/7 België)	7906,1 ptn.
2. Luyckx J. (ALB)	DRFAI 443 +OPT 69 DRFAI 332 +OPT 289 DRFAI 443	Ventus BT Ventus BT Ventus BT	(6/4 België) (20/4 België) (15/8 België)	7366,3 ptn.
3. De Wijs B. (KAC)	DRFAI 549 GO 700 (n.g.) DRFAI 239 (n.g.) +OPT 633	DG800 DG800T DG800T	(14/9 België) (1/8 Spanje) (14/8 Spanje)	7122,5 ptn.

Dan nog enkele cijfers:

- Alle aangesloten clubs brachten proeven binnen en de kaap van de 600 000 punten werd vlot overschreden: 619.504,3 punten (1996: 531 890,7) door 242 piloten (1996: 227), dit is een gemiddelde van 2 559,9 punten/piloot (1996: 2 343,1). De interesse en het niveau van onze piloten gaat er dus andermaal op vooruit!

- Deze stijgingen weerspiegelen zich in alle klassen behalve één: OR-klasse 34 deelnemers (+5), S-klasse 60 deelnemers (-4), C-klasse 101 deelnemers (+6), T-klasse 40 deelnemers (+6), M-klasse 7 deelnemers (+2).

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

AANTAL ingediende PROEVEN met vertrek vanuit	Binnenland		Buitenland		Totaal	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
AARD	198	241				
DU	6	9	9	3	15	12
HW	2	6	2	3	4	9
CC	6	9	7	0	13	9
D	71	59	25	23	98	78
GO	216	218	43	49	260	251
DRFAJ	55	nvt	8	nvt	63	nvt
FAI+	356	303	95	78	649	628
TOT.						

• AANTAL ingediende KM overland:

Binnenland: 86 099,6 (1996: 72.577,0)

Buitenland: 27 395,3 (1996: 24.486,3)

Totaal: 113 494,9 (1996: 97.063,3)

• De grootste proeven, zowel als de proeven die het meeste punten opleverden, werden, op één uitzondering na, ook gevlogen door de winnaars in elke klasse, en vanuit België:

OR-klasse: P. Janssens (ACK) op 20/4:

764,6 km, 3441,0 punten (LS6)

S-klasse: E. De Coninck (KAC) op 20/4:

697,3 km, 3314,5 punten (Pégase)

C-klasse: T. Stockmans (KVDW) op 15/8:

375,1 km, 2316,6 punten (Pilatus B4)

T-klasse: P. Janssens (ACK) op 21/4:

946,0 km, 3433,1 punten (ASH25)

M-klasse: E. Bongaerts (ACK) op 4/6:

660,7 km, 2902,7 punten (ASH26E)

Dit zijn dus de winnaars van de speciale prijs "GROOTSTE PROEF"!

De grootste proeven in het buitenland gevlogen:

OR-klasse: G. Peeters (DAC) op 29/7:

701,5 km, 2605,9 punten (ASW17)

S-klasse: E. De Wachter (ACK) op 29/7:

566,0 km, 2515,6 punten (LS8)

C-klasse: K. Lieben (DAC) op 29/7:

316,2 km, 1764,8 punten (K6E)

P. Martin (ZAC) op 29/7:

344,4 km, 1113,2 punten (Phöbus C)

T-klasse: B. Verstappen (DAC) op 20/7:

538,0 km, 2387,3 punten (Janus C)

M-klasse: B. De Wijs (KAC) op 14/8:

872,7 km, 2101,8 punten (DG800M)

• Dat men niet meer naar het buitenland hoeft om 300 of 500 km te vliegen bewijzen eens te meer de volgende cijfers:

Aantal ingediende vluchten > 300 km:

182 (1996: 163), waarvan 130 binnenland + 52 buitenland (1996: 122 + 41)

Aantal ingediende vluchten > 500 km:

41 (1996: 42), waarvan 26 binnenland + 15 buitenland (1996: 27 + 15)

• De dagen waarop veel afstand gevlogen werd in 1997 waren echter niet zo talrijk en bovendien niet erg gespreid: de maanden mei, juni en juli vielen vrij pover uit. Na een piek rond 20 april duurde het tot half augustus vooraleer opnieuw een gunstige periode aanbrak. Het seizoen einde heeft voor velen nog heel wat goed gemaakt: zo was 14 september nog een uitzonderlijke zweefvlieg dag. Zie hier de dagen waarop de meeste km overland voor de Charron-beker bij elkaar werden gevlogen:

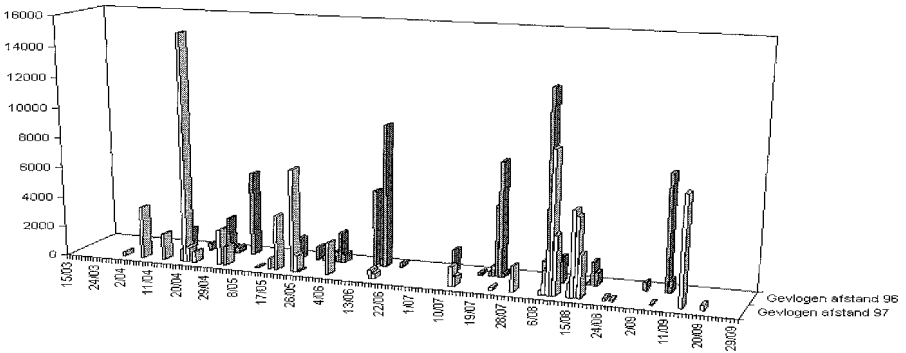
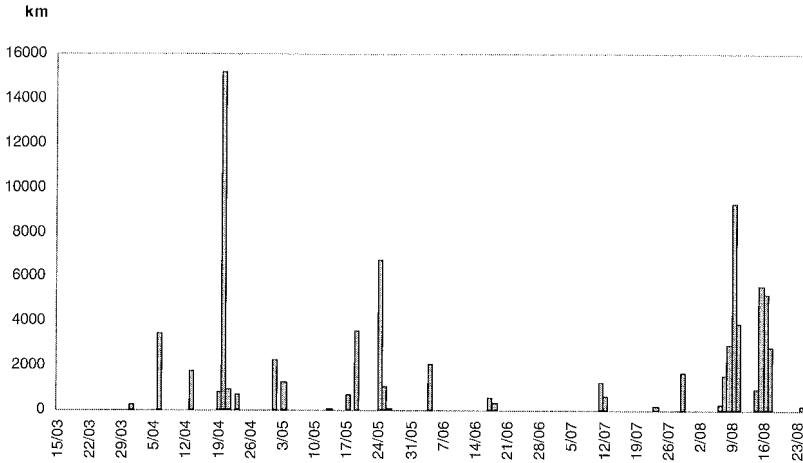
	Binnenland	Buitenland
20/4	15 159,1 km	21/7 5 346,8 km
9/8	9 314,4 km	29/7 4 793,9 km
14/9	7 174,5 km	28/7 4 455,9 km
24/5	6 776,0 km	20/7 2 097,7 km
15/8	5 611,9 km	
16/8	5 235,4 km	

Op deze 10 dagen (alle weekend of gebruikelijke verlofdagen!) werden 58% van alle ingediende kilometers gevlogen!

De blokjes op de voorgrond geven de gevlogen afstand gedurende het jaar 1997, deze op de achtergrond gedurende het jaar 1996 (steeds met vertrek vanuit België).

• De dagen waarop vanuit België proeven van meer dan 500 km zijn ingediend:

Gevlogen afstand 97



Datum	Aantal	Datum	Aantal
20/4	11	23/4*	1
6/4	4	14/9	1
4/6*	3	9/8	1
29/7	2	11/7	1
21/4*	1	24/5	1

eens ter hand te nemen en te kijken welke vluchten men op die dagen zelf gepresteerd heeft. Valt het wat pover uit tegenover deze cijfers, dan zijn natuurlijk alle excuses goed: verjaardag, trouwdag..., geen (goed) toestel ter beschikking, sleepvliegtuig defect... maar misschien moet men simpelweg erkennen dat er nog veel te leren valt ?!

- De data met een sterretje vielen buiten het weekend of gebruikelijke verlofperiode. Misschien is het goed het persoonlijk vliegboek

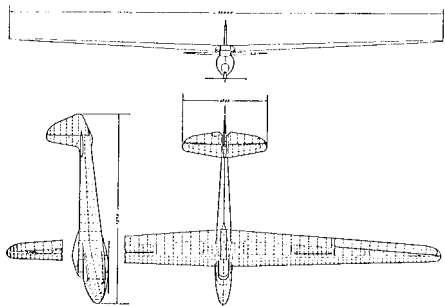
Dirk Roggeman

DE BEKENDSTE ZWEEFLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (DEEL 20)

Ditkeer komen nog een paar "ouwe gouwe" aan de beurt, toestellen die we misschien nog ergens in een hoek van de loods of de werkplaats (hebben) weten staan, maar waarvan de meesten onder ons geen naam of geschiedenis kennen. Misschien kan zo'n kist eens onder handen genomen en/of grondig gerestaureerd worden?

We zullen het hebben over de Olympia-Meise, de Standard-Austria en de tweezitter Goe 4 (of Goevier).

OLYMPIA-MEISE



De naam van dit toestel is te danken aan het feit dat het beantwoordde aan een reeks vereisten die het Internationale Olympische Comité in 1938 had vastgelegd voor het "Olympische zweefvliegtuig" van die tijd. Het ging onder meer over de volgende gegevens: spanwijdte 15 m, leeggewicht max. 160 kg, piloot + valscherm 95 kg, uitwendige rompbreedte 60 cm en plaats voor piloten tot 1,80 m lengte, plus ruimte voor een rugvalscherm, duikkleppen die de snelheid tot 200 km moesten beperken, romp met schaats en geen onderstel.

De Meise is een vrijdragende schouderdekker (dus zonder vleugelsteunen) met een spanwijdte van 15 m. Het is een volledige houtconstructie, die bedoeld was om gemakkelijk in

zelfbouw te worden nagemaakt door de zweefvliegclubs. Alleen het beslag was van staal. De plannen voor de zelfbouw werden door de Duitse Aëroclub gratis verspreid en inderdaad werden honderden exemplaren van de Meise door enthousiaste clubleden geconstrueerd.

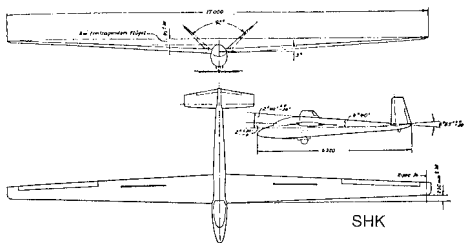
Opvallend is de vrij grote V-stelling en ruim bemeten staartroeroervlakten op vrij grote afstand van het zwaartepunt (geeft een relatief lange romp), om een hoge graad van bochtenstabiliteit te bereiken - speciaal voor blindvliegen in de wolken! De vleugel heeft een I-ligger, een torsieneus en een beplankt "schouderstuk" voor de overbrenging van de torsiekrachten op de romp. Volgens de Olympische vereisten beperken duikkleppen de duiksnelheid tot 200 km/h. De rompspanen zijn eveneens I-profielen en de langsliggers zijn gelamelleerd om de buigingsstijfheid te vergroten. Naar de staart toe wordt de rompdoorsnede smal en hoog, wat het aanbrengen van de beplanking vergemakkelijkt. De cockpit is zeer ruim en comfortabel, en bevat een verstelbaar voetenstuur. Op de rechterhelft van het hoogteroer zit een trimvlakje. De essenhouten slede veert op twee ringvormige rubberblokken en de staartslof is afgeveerd door twee tennisballen!

De Olympia Meise werd na de vrijgave van de zweefvliegsport na de 2de wereldoorlog in vele landen nagebouwd, o.a. in Frankrijk als de Nord 2000, in Groot-Brittannië als Eon Olympia en in Tsjechoslowakije als Zlin-25-Sohaj.

Technische gegevens	Olympia-Meise
Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlakte	15 m ²
Slankheid	15
Romplengte	7,27 m
Leeggewicht	160 kg
Vlieggewicht	255 kg

Vleugelbelasting (kg/m ²)	17
Minimumsnelheid	55 km/h
Maximumsnelheid	220 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,67 m/sec
bij	59 km/h
Glijgetal	25,5
bij	69 km/h

STANDARD-AUSTRIA



Bij de afsluiting van de wereldkampioenschappen in 1960 werd de realisatie van de Oostenrijkse ingenieur Rüdiger Kunz, namelijk de Standard-Austria, bekroond met de OSTIV-prijs voor het beste toestel van de standaardklasse. Voor de optimalisering van de prestaties zowel bij sterke als bij zwakke thermiek was Kunz, die in opdracht van de Oostenrijkse aëroclub werkte, volledig nieuwe ontwerpen gaan uitproberen. De Standard-Austria was bijna volledig van hout vervaardigd, uitgenomen de rompneus, het rompuiteinde en de vleugeltippen, die van kunststof zijn. Voor het eerst werd epoxyharslijm gebruikt, nadat allerlei proeven met andere lijmsorten waren uitgevoerd.

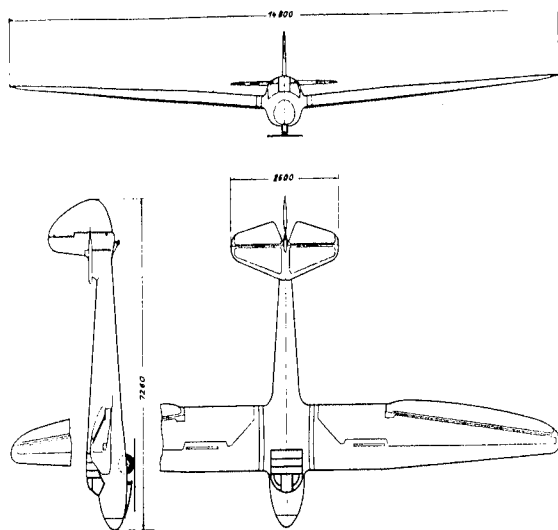
Vleugel en staartvlakken zijn volledig beplankt en hebben een laminair profiel. Voor de bouw ervan werd gebruik gemaakt van een soort "gietvorm" op een staalbuisgestel, om zo nauwkeurig mogelijke vormen te bereiken. Ook de vleugelribben werden in metalen vormen geconstrueerd om optimale profielcorrectheid te garanderen. De rompneus van glasvezel met polyester werd in een negatieve schaal "gegoten". De cockpit was van geblazen plexi en

bood een perfect uitzicht. De pilotenzitting was verstelbaar en ruim genoeg voor personen tot 1,90 m lengte. In Oostenrijk zelf werden aanvankelijk slechts 5 exemplaren gebouwd (waarvan er 2 op de wereldkampioenschappen van 1960 in Keulen respectievelijk de 7de en de 9de plaats behaalden).

Toen Schempp-Hirth vanwege de Oostenrijkse aëroclub de licentie voor de bouw verkreeg, liepen er 30 stuks "van de band", met de naam Standard-Austria S. Met enkele van die toestellen werden wereldrecords qua afstand en snelheid gevestigd. Als gevolg van de ervaringen die met de laminaire profielen waren opgedaan, ging Schempp-Hirth vanaf 1962 de Standard-Austria SH bouwen met het Eppler-profiel nr. 266. Tot medio 1965 werden er aldus nog een 60 stuks geconstrueerd. Een verdere ontwikkeling was de SHK - waaraan Klaus Holighaus meewerkte - die een spanwijdte van 17 meter had en een slankheid van 20,2. Dat toestel werd gebouwd vanaf 1965 en was zeer opgemerkt op de wereldkampioenschappen van dat jaar in Engeland en bij de Duitse, Britse, Italiaanse en Zwitserse nationale kampioenschappen in 1966. Toen echter in 1968 ook bij Schempp-Hirth het tijdperk van de kunststoffen aanbrak (met de Cirrus), werd de bouw van de SHK na 60 exemplaren stopgezet.

Technische gegevens	Standard-Austria	SHK
Spanwijdte	15 m	17 m
Vleugeloppervlakte	13,5 m ²	14,70 m ²
Slankheid	16,7	20,2
Romplengte	6,20 m	6,30 m
Leeggewicht	245 kg	260 kg
Vlieggewicht	350 kg	370 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	25,90	25,20
Minimumsnelheid	65 km/h	63 km/h
Maximumsnelheid	250 km/h	200 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,65 m/sec	0,60 m/sec
Glijgetal	34	38
bij	90 km/h	90 km/h

GOEVIER



Wolf Hirth was de eerste die op de idee kwam om ook in de zweefvliegsport, net als bij het motorvliegen, de scholing op tweezitters te organiseren. Na een rijke ervaring met de Grunau 8 ontstond aldus de Goevier (Göppingen 4) die in 1938 door Schempp-Hirth werd gelanceerd. Het ging voor het eerst om een tweezitter met zij-aan-zij inrichting. De testperiode liep over meer dan een jaar en in 1939 ging de serieconstructie van start.

Toen na WO II het zweefvliegen in Duitsland weer werd toegelaten, besloten Martin Schempp en Wolf Hirth geen nieuwe ontwikkeling aan te vatten, maar gewoon de reeds erkende Goevier te gaan exploiteren. Het toestel is een vrijdragende middeldekker, waarvan zowel de vleugelneuzen, en later de hele vleugel, als de romp volledig van triplex zijn vervaardigd. Het staartvlak is redelijk hoog, bovenop de romp, aangebracht en door steunen onderaan gedra-

gen. Achter een korte beschermende schaats (in latere types verdwenen) zit er één klein hoofdwiel, dat van een rem is voorzien. Dankzij de opstelling zij-aan-zij is het contact tussen lesgever en leerling zeer gemakkelijk, maar voor velen betekende het wel een omschakeling, daar het zicht op de lengteas ongevoelbaar is. De nadelen van de bredere romp werden voor een groot deel opgevangen door een zeer gunstige romp-vleugelovergang.

Door het toepassen van een lichtere en toch stevige bouwwijze werd een grotere laadmassa mogelijk en werd de romp tot 6,24 m verkort, waarbij ook het richtingsroer van vorm veranderde (met een aërodynamische compensatiebek). Dit alles leidde

ook tot betere besturingseigenschappen en een gunstiger zwaartepuntspositie. Die wijzigingen hadden ook verbeterde prestaties tot gevolg. In totaal werden er 120 stuks van de Goevier gebouwd, waarvan er 20 in Nederland werden verkocht. Met een Goevier werd van 1 tot 3 juni 1939 het toenmalige duurrecord van 49 uur en 45 minuten gevlogen.

Technische gegevens	Goevier
Spanwijdte	14,80 m
Vleugeloppervlakte	19 m ²
Stankheid	11,5
Romplengte	6,24 m
Leeggewicht	225 kg
Vlieggewicht	410 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	21,5
Minimumsnelheid	70 km/h
Maximumsnelheid	200 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,90 m/sec
Glijgetal	20

Peter Mullaert

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

DFS REIHER

Van dit prachtige vooroorlogse toestel (1937) bestaat geen enkel exemplaar meer. Zelfs de bouwplannen waren gedeeltelijk verloren. Nu wordt er een nieuw exemplaar gebouwd bij de Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe, die vroeger reeds een DFS Habicht nabouwde. De plannen werden gereconstrueerd en nieuwe statische berekeningen werden uitgevoerd. De werken staan onder toezicht van Jozef Kurz.

ERNST SCHÖNWALD, FBW FLUGZEUGBAU

Deze firma heeft voor de ASW 15 / ASW 15 B winglets ontwikkeld, die sinds januari in Duitsland hun luchtwaardigheidsgoedkeuring gekregen hebben. Het glijgetal verhoogt met 1,5 punt, de bochteneigenschappen en de algemene vliegeigenschappen zijn ook merkbaar verbeterd. De afscheursnelheid met 30° ligt 3 km/h lager en het toestel reageert minder nerveus. Kosten: 3 200 DEM voor het ombouwpakket en ca. 1 500 DEM voor de inbouw en goedkeuring bij een erkend bedrijf.

ETA-PROJECT

Hiermee wil Duitsland haar voorsprong bij de open klasse nog vergroten: dit project, dat uitgaat van een groepje ingenieurs en toppiloten zoals H.-W. Grosse, E. Müller en B. Gantenbrink, wil het oude spanwijdterecord van Robert Kronfelds Austria eindelijk breken: 30,84 m moeten het worden! Met een slankheid van 51,33 (ter vergelijking: de grootste ASH 25 haalt 39,82) verwacht men een glijhoekverbetering van 25%! Constructief zijn er heel wat problemen. Zo moet men, om de nodige stijf-

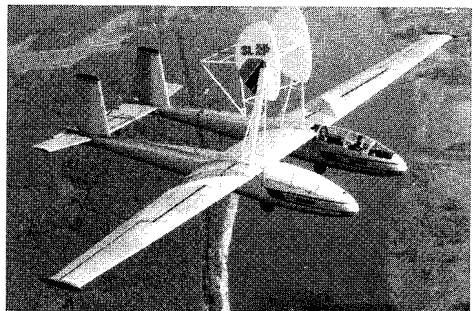
heid van de vleugel te bekomen, koolstof prepregs (vooraf ingeharste vezels) gebruiken, die men dan bij 130° C en 6 atmosfeer druk moet uitharden. Commentaar van Hans-Werner Grosse: "Ik wil nog meer rechtuit kunnen vliegen!"

FIBERGLASTECHNIEK LINDNER

Rudolf Lindner heeft voor de Grob Twin III Acro opsteektippen ontwikkeld die de spanwijdte op 20 m brengen. Daarmee zou de glijhoek van 1:37 naar 1:40,8 moeten vervlakken, en ook de minimum daalsnelheid met 12 % moeten verbeteren. De vliegeigenschappen zouden eveneens verbeterd zijn, terwijl de rolwendbaarheid 45°/45° slechts met 0,3 sec. verslecht. Met opsteektippen daalt de Vne van 270 naar 240 km/h en mag geen kunstvlucht uitgevoerd worden, maar de oorspronkelijke tippen kunnen teruggeplaatst, waarbij de volledige flight envelope beschikbaar blijft.

GROUP GENESIS

De Genesis 2, de serieversie van de "bijna-vliegende-vleugel" of "achterromploze" Genesis, heeft de eerste proefvluchten achter de rug bij



Dit type al gezien? Het vliegende luchtkanaal van de Litouwse zweefvliegfabriek (bedrijfsfoto).

Sportine Aviacija te Kaunas (Litouwen). Via profielwijzigingen en gewichtsbesparingen ligt de afscheursnelheid beduidend lager (10 km/h winst) dan bij het prototype waarmee Karl Striedieck goede resultaten behaalde op de Amerikaanse kampioenschappen 1996. Ook de rolwendbaarheid is verbeterd.

MOYES / QUEST AIR SOARING

Deze Australisch-Amerikaanse joint venture brengt een ultralicht zwevertje op de markt, dat onder de naam Tempest ook als bouw pakket zal aangeboden worden. Het toestel weegt 70 kg, kan 100 kg dragen, heeft met een spanwijdte van 12,95 m en een vleugeloppervlak van 123,94 m een geringste dalen van 0,76 m/s bij 48 km/h en een beste glijhoek van 1:24 bij 68 km/h. Minimumsnelheid 29 km/h, maximumsnelheid 129 km/h. Het toestel lijkt een beetje op een moderne SG-38 met gesloten gondel. Er zijn spoilers voorzien, en het toestel staat op een tandem-landingsgestel. Het kan door een trike gesleept worden, optimale sleep-

snelheid is 70 km/h. Het complete toestel kost 12 500 USD af fabriek in Australië, de geplande kitversie zou 10 000 USD kosten af fabriek in de VS.

RACAL

Deze Engelse firma brengt de eerst handheld transponder met ingebouwde alticoder (mode C), GPS en logger op de markt. Het toestel weegt minder dan 2 kg en men kan de opgeslagen vlucht inclusief barogram op PC downloaden. Siebert Luftfahrtbedarf heeft voor het nog niet goedgekeurde toestel reeds de alleenverdeling voor Duitsland verworven. Catalogusprijs: 2 400 DEM.

SCHEMPP-HIRTH

De firma van Kirchheim-Teck heeft haar 3 000ste kunststof zweefvliegtuig, een Duo-Discus, afgeleverd aan de zweefvliegclub van Varese (Italië). Koplopers waren de Standaard Cirrus (501 stuks), de Ventus 1 (612) en de Discus (565 +).

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Het zweefvliegen heeft in de Verenigde Staten een lange geschiedenis, waarover bij ons nagenoeg niets bekend is. De Atlantische Oceaan vertegenwoordigt ook nu nog een niet te verwaarlozen grens tussen de zweefvliegers. Voor wie iets meer wenst te vernemen over onze collega's aan de overzijde van de plas, zijn er een paar interessante werken:

Paul A. SCHWEIZER, één van de befaamde Schweizer broeders, bouwers van de meest

succesvolle reeks metalen zweefvliegtuigen, schreef de geschiedenis van het VS-zweefvliegen onder de titel: *Wings like Eagles, the Story of Soaring in the United States*, Smithsonian Institution Press, Washington-London 1988 (ISBN 0-87474-828-8, paperback uitgave 1989), 376 blz., 20 x 25 cm, talloze z/w foto's.

Eigenlijk begon het echte zweefvliegen in de VS reeds in 1902 met de gebroeders Wright, en

in 1911 vestigde Orville een duurrecord van 9 min. 45 sec. dat zou standhouden tot het in 1921 werd overtroffen door Klemperer op de Wasserkuppe. Na 1911 bleef het in de VS stil tot 1928, toen de Evans Glider Club of America werd gesticht. Grote namen van de jaren 20 en 30 waren Ralph Barnaby, Jack O'Meara, Richard du Pont, Chet Decker, Cloyd Artman, Lew Barringer... Bij de constructeurs vond men Hawley Bowlus, Jack Laister, Gus Haller, en weldra ook de broeders Paul, William en Ernest Schweizer.

De Soaring Society of America werd in 1932 opgericht, en zou tot op heden de ontwikkeling van het zweefvliegen in de VS mee bepalen. Deze geschiedenis samenvatten in een paar regels is onmogelijk, maar toch een paar bijzonderheden: veel meer dan in Europa, en zelfs nu nog, ontstaan er in de VS heel wat toestellen in zelfbouw. Plannen voor houten en metalen toestellen, bouwpakketten voor kunststofmachines waren en zijn heel populair, ook al omdat zweefvliegen in vergelijking met motorvliegen in de VS duurder uitvalt en zelfbouw een goed middel lijkt om de kosten te drukken. Daarbij zijn prestaties niet zo belangrijk, gezien het knalweer waarover men in de meest zweefvliegmindestaten beschikt. Ook de VS-seriemachines waren zelden tot topprestaties in staat.

Wie meer details wenst, kan ik enkel dit boek aanbevelen.

William SCHWEIZER, een andere van de broers, pende de geschiedenis van het familiebedrijf neer: *Soaring with the Schweizers*, Rivilo Books, 1991 (ISBN 0-9630731-0-9), 260 blz., z/w foto's, harde kaft, 16 x 23,5 cm).

Het leven van de eerste generatie Schweizers

loopt volledig parallel met de ontwikkeling van het Amerikaanse zweefvliegen, en de naam Schweizer stond jarenlang synoniem voor de gelijke metaaltoestellen, die echter buiten het Amerikaanse continent nauwelijks afzet vonden, zeker in Europa niet. Bij ons is vooral de SGU 2-22 bekend, een Rhönlerche-achtige trainingstweezitter waarvan de DAC een exemplaar bezit. En sommigen hebben wel gehoord over de SGU 2-32, een prestatietoestel dat achter de piloot één zware of... twee lichte pas-sagiers kan meenemen.

Interessant is ook de SGU 1-26, een éénzitter met bescheiden prestaties die van 1954 tot 1981 bijna onveranderd in productie bleef, en waarmee reeds sinds 1955 jaarlijks een nationale monotypewedstrijd wordt uitgevlogen. Misschien hebben jullie ooit de video "Dawn Patrol" gezien, waarbij twee 1-26 mekaar als jachtvliegtuigen bekampen in een bergachtig landschap?

Met de groeiende concurrentie van de Duitse kunststoftoestellen was de productie van metalen zwevers weldra verlieslatend, en de Schweizer familie moest omschakelen op sproeivliegtuigen en lichte helikopters. Maar het bedrijf, dat net zoals het National Soaring Museum gevestigd is te Elmira, New York, bakermat van het VS-zweefvliegen, blijft de ontwikkelingen van dichtbij volgen, en de huidige generatie Schweizers zijn allen zweefvliegfanaten gebleven.

Deze beide boeken kan men bestellen via de Soaring Society of America, Merchandise department, P.O. Box E, Hobbs, New Mexico 88241, USA, tel. 00 1 505 392 1177, fax 00 1 505 392 8154.

Stéphane Vander Veken

CENTRIS

De akoestische vario/sollfahrtgebers van Twin en Jeans Astir waren reeds geruime tijd aan vervanging toe, want gezien hun respectabele leeftijd niet meer herstelbaar. Ook de VP3 van de ASW liet het ondertussen gedeeltelijk afweten. Na een vergelijkende studie prijs/kwaliteit van de nieuwste generatie boordcomputers, een minder prettige ervaring met onze vertrouwde huisleverancier P. en enkele leerrijke gesprekken met de firma HOLLTRONIC, werd een bestelling geplaatst van 3 CENTRIS toestellen bij deze laatste. Doorslaggevend argument was de prijs, die een goeie 30% lager ligt dan vergelijkbare toestellen van de concurrentie. Hoewel dit toestel op dat ogenblik nagelnieuw op de markt was, heeft dit bedrijf reeds enkele jaren een reputatie opgebouwd als maker van het IFISS (Integriertes Flug Informations System für Segelflugzeuge) systeem, vergelijkbaar met de VP 7.

CENTRIS staat in zijn basisversie voor een GPS-gestuurde akoestische centreervario/sollfahrtgeber, die als extra aan de klassieke vario/sollfahrtfunctie ook het centrum van de aangevlogen thermiek grafisch en akoestisch aanwijst. LUAC heeft gezien de relatief bescheiden meerprijs geopteerd voor de meest volledige versie "CHAMPION" die daarenboven navigatiesoftware bevat die ons toelaat in IFR condities overland te gaan, proeven te programmeren, uitwijkvelden aan te vliegen, verkeersgebieden te omzeilen en de fotosector van het keerpunt niet te missen.

Eigenlijk is de CENTRIS een afgeleide van het IFISS systeem, waarbij de nadruk wordt gelegd op de elementaire functies en een eenvoudige bediening, kortom geschikt voor clubgebruik zonder dat de piloot een winter moet studeren

om al de finesses van zijn boordcomputer aan te leren of tijdens de vlucht teveel menu's moet doorbladeren om de gewenste functie op te roepen. Hoe eenvoudiger de bediening, hoe minder kans om afgeleid te worden, hetgeen de vliegveiligheid alleen maar ten goede kan komen. Andere voordelen van CENTRIS zijn de softwaregebonden functies, die ten allen tijde kunnen geüpdated worden zonder het toestel te moeten uitbouwen.

Vlak voor het Hongarijekamp werden de eerste twee exemplaren geleverd en konden zij tijdens het vliegekamp getest worden. De montage stelde geen noemenswaardige problemen. Bij de Jeans Astir moet wel steeds de GPS antenne ontkoppeld worden alvorens de afdekplaat van het instrumentenbord te demonteren. Hieraan kan verholpen worden door deze winter de antenne onder de afdekplaat, die niet afschermt, te plaatsen. Het toestel laat keuze tussen een elektronische of mechanische compensatie van de vario.

De elektronische afstelling in de vlucht is een secuur werkje dat alleen in rustige lucht kan gebeuren. Bij de ASW werkte de mechanische compensatie naar behoren. Gezien geen passende aftakking naar de compensatiebuis voorhanden was bij installatie in de Jeans, kan op dit ogenblik alleen de elektronische compensatie ingesteld worden. Voor de TWIN verwachten we eerstdaags het instrument met dubbel bedieningspaneel, zodat ook dit instrument deze winter zal kunnen geïnstalleerd worden.

Aan de achterzijde van de CENTRIS vind je een seriële poort die toelaat om met de bijgeleverde kabel, vanaf een draagbare PC en binnenkort via de zogenaamde "shuttle", de laatste soft-

wareversie op te laden. Inmiddels werd de eerste software-updating met het navigatieprogramma geleverd. Een poging om de software te laden mislukte en is volgens de "hotline" vermoedelijk te wijten aan een defecte verbindingkabel of een PC-probleem. Een nieuwe kabelset zal eerstdaags worden geleverd samen met de tweede updating met o.m. de aanduiding van de keerpuntsector. Begin 1998 wordt een derde update verwacht met moving-mapfunctie, aanduiding van de verkeersgebieden en een uitgebreide handleiding. In afwachting geven we hierbij een beschrijving van de basisfuncties zoals die nu reeds functioneren.

Links van het beeldscherm vind je van boven te beginnen 4 verticaal geplaatste menu-toetsen (MT), in spiegelbeeld rechts 4 functietoetsen (FT): je kiest dus één van de 4 menu's met de linkertoetsen en gaat dan binnen het gekozen menu verder met de rechter functietoetsen. De vijfde toets links- respectievelijk rechtsonder wordt gebruikt om instellingen (bijv. McCready-waarde, hoogtemeterinstelling, geluidsvolume, contrast) te wijzigen na indrukken van de gewenste functietoets.

Je vertrekt dus eerst van het gewenste menu, vervolgens de gekozen functie en wijzig tenslotte (desgevallend) de geafficheerde instelling.

CENTRIS biedt ons de volgende 4 menu's:

1. thermieken en centreren (Kurbeln);
2. doorsteken (Sollfahrt);
2. navigatie (Navigation);

3. instellingen (Setup).

Door middel van de vierde menu-toets (MT) kunnen 3 instellingsmenuschermen worden doorbladerd:

Een eerste menublade laat ons toe via functietoets (FT):

1. het contrast van het display in te stellen d.m.v. instellingstoets rechtsonder (IRO);
2. het geluidsvolume te regelen d.m.v. IRO;
3. de automatische overschakeling vario/doorsteken in of uit te schakelen;
4. te kiezen tussen mechanische of elektronische compensatie, deze laatste af te regelen d.m.v. de instellingstoets linksonder (ILO).

Een volgende menublade (opnieuw MT4 indrukken) laat ons toe via FT:

1. de gevoeligheid van de varioaanduiding in te stellen d.m.v. IRO;
2. de akoestische vario aan/uit te schakelen;
3. de vliegtuigpolaire te selecteren d.m.v. IRO;

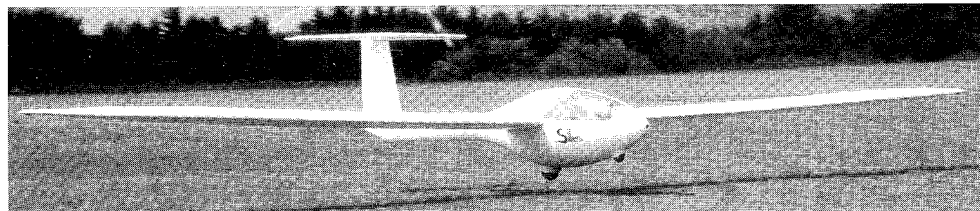
Een derde menublade (MT4) om via ILO:

1. keerpunten manueel in te geven (WP-ENT);
2. proeven in te geven (TASK-P);
3. keerpuntbestanden in te laden (SE-COM).

Tenslotte kunnen via:

1. MT1 FT3 ILO de vliegveldhoogte en via
2. MT3 FT4 IRO de circuithoogte worden ingesteld (per 50 m).

Stefan Bovin
(overgenomen uit LUAC Info)



CLUBNIEUWS

DERDE SPATZ- EN FAUCONNETTREFFEN

Opnieuw gaat dit treffen door op het vliegveld van Chauvigny, 30 km ten oosten van Poitiers (Frankrijk), en wel van 15 tot 30 augustus 1998.

Franse clubbijdrage: 1 week	220 FRF
2 weken	280 FRF
Sleep tot 500 m:	120 FRF
Camping:	20 FRF/dag

Gezien het succes zijn enkel Spatzen en Fauconnets toegelaten.

Aanmelden bij:
Achille Servranckx
Marius Duchéstraat 18
1800 Vilvoorde
Tel. (02)251 40 22

HAUS DER LUFTSPORTJUGEND E.V.

Zoals elk jaar richt de organisatie van jonge luchtporters van de Duitse Aëroclub een heboel leergangen in. Voor zweefvliegers zijn er:

- Europese Jeugdweken
- Kunstzweefvliegstages
- Instructeursstage
- Zweefvliegakampen
- Opleiding onderhoud zweefvliegtuigen
- Opleiding zweefvliegtuigatelierleider (hout of kunststof)
- Opleiding parachuteplooier

Meer inlichtingen beschikbaar bij:
Haus der Luftsportjugend e.V.
Jugendbildungsstätte der Luftsportjugend des DAeC
Flugplatz
D-06636 Laucha

Tel. 00 49 344 62 339-0
Fax 00 49 344 62 339-33

MIJN EERSTE SOLOVLUCHT!

Donderdagavond 11 juli. Het is tien voor negen. Één van de tweelingen gaat solo op de Ka13. Ik geloof dat het Defica is. Of is het toch Suzanne? Ik schrijf op: "ZWU", vertrek "20:51 uur", sleeppiloot "A v Erck", sleepvliegtuig "RED". Of is het toch de LVG? Het is verdorie de 121ste vlucht die ik die dag als piste-overstefchef inschrijf. Er komt geen einde aan. Het schimmert voor m'n ogen. 121 vluchten x 15 gegevens is 1 815 noteringen.

"Hoi, Toon," klinkt het in m'n linker oor, "zullen we nog eens proberen?". Het is Jan Wouters, mijn instructeur. Met een "geniepig" lachje, dat boekdelen spreekt, verschijnt hij aan het linker raam van de pistewagen. Hij wil me solo hebben de smiecht! Ik zie het! Hoe kan dit nou? Ik heb 31 lesvluchten achter de rug. Één les per leeftijdsjaar was toch de vuistregel? Ik mompel een ontwijkend antwoord, over al die vluchtgegevens die ik bij moet houden en mijn landingen die véél te ver uitvallen...

Er klinkt gejuich op de piste. Defica is geland. Ik spring uit de pistewagen, ren naar de ZWU, en feliciteer haar met haar eerste solovlucht. Ik pink een traantje weg. Verdomme, wat die kleine kan, kan ik toch ook! Ik loop terug naar de pistewagen en constateer dat het nu de beurt is aan Suzanne.

"Het is prachtig weer Toon, deze kans krijg je morgen niet meer". Het is weer Jan Wouters, met hetzelfde "geniepig" lachje, terwijl hij nonchalant op zijn kauwgum kauwt. Ik trek m'n chute aan, maar neem me heilig voor om maar

één vlucht te maken en geen twee, verdomme! Ook Suzanne landt. Alleen! Twintig minuten later maak ik samen met Jan een typische "van Gestel" landing. Héél héél zacht, maar véél te ver.

Wat zal ik doen? Uitstappen of blijven zitten? De trotse, rode gezichtjes van Defica en Suzanne (die we tijdens het zweefvliegkamp hebben omgedoopt tot Caatje en Duplicaatje), de stimulerende woorden van Hugo, Barth en Piet, en het rustige maar besliste "Blijven zitten!" van Jan Wouters, maken uitstappen eigenlijk onmogelijk. De sleper verschijnt voor de Ka13 met Sus vd Borne als sleeppiloot. Ik krijg het warm en denk aan het thuisfront. Ben ik goed verzekerd? Kunnen ze thuis de polissen wel vinden?

"Kap dicht!", klinkt het onverbiddeijk. Ik probeer heel koeltjes en zelfverzekerd de kap te sluiten. Maar die rotkap wil niet dicht! Ik trek door en... "Krats!" De hele sluitstang, met palletjes, ringen en veertjes, houd ik in m'n hand! Ik slaak een diepe zucht van verlichting, want dit ding krijgen ze zonder Louis v.d. Borne nooit gerepareerd. Ik wil m'n veiligheidsriemen losmaken om uit te stappen. "Blijven zitten, Toon!" klinkt het op gebiedende toon. Want na twee klikken is én de sluitstang gerepareerd én de kap is dicht.

Het is stil in de Whisky Uniform, heel stil. Ik zie alleen wat monden bewegen en ontdek 3 opgestoken duimen, waarvan 2 precies dezelfde. Ik begin met de cockpit-check. "Kap gesloten?" Zeker weten!. "Instrumenten, hoogtemeter op nul?" De radio! Verdomme ja, zou dat ding werken? Hoe probeer je die, wat vraag je? Misschien is een cursus radiocommunicatie zinnig. Ik improviseer: "Hier de Whisky Uniform, ontvang u mij, over". Het blijft even stil. Ik



Toon van Gestel met instructeur.

neem me voor om zonder antwoord uit te stappen... voorgoed!

"Weelde-Ground for Whisky Uniform, I read you five" klinkt het door de luidspreker... Shit, ook die werkt! Nu is er geen ontkomen meer aan! Ik werk de cockpitcheck verder af, open de remkleppen en voel twee straaltjes zweet onder mijn beide oksels vertrekken, op weg naar m'n derde oksel! De linkervleugel gaat omhoog, de sleepkabel komt strak. Ik sluit de remkleppen en voor ik er erg in heb, vlieg ik 0,5 m boven de grond achter de RED, of is het toch de LVG? Het kan me niks schelen, ik vlieg, ik vlieg echt en... alleen!

De sleep gaat prima. Driehonderd meter! Zal ik ontkoppelen? Des te eerder is die verdomde landing achter de rug. "Vierhonderd meter", het is bijna 22:00 uur. De zon gaat onder, prachtig! "Vijfhonderd meter, ontkoppelen... nu!" De LVG draait naar links, ik naar rechts. Prima bocht! "Remkleppen gelockt, trim... snelheid..." Waar zit ik? Ik maak nog een bocht. Gelukkig, daar is het veld! Verrek, ik weet nu pas zeker dat ik een gecoördineerde bocht kan vliegen want...

ik vlieg alleen! Het geeft een kick, een zalig, vrij en machtig gevoel.

Plotseling schudt het toestel flink heen en weer... Wat gebeurt er...? Het zou toch rustig zijn boven? Onweer! Cumulus Congestus! Kan niet anders! Waar? Heldere hemel, prachtige dieprode lucht. Zot! Onweer, hoe kom je erbij?

"Oh Island in the sun..." Ik fluit zo hard en zo vals ik kan. Voor het eerste moet ik moeite doen, het laatste gaat vanzelf. Harry Bellafonte fluit beter, maar ik kan vliegen en Harry niet! Concentreren, Toon, de landing komt er aan. "Whisky Uniform downwind." Klom goed. Maar nu... indraaien... remkleppen... snelheid. Wat nog meer...? Waar zal ik neerkomen...? Weer bij de windzak...? Geen idee...! Afronden... afronden... afronden... Waar blijft de grond...? Goed zo... goed zo! Whisky Uniform, rustig maar... Ik raak de grond... en het bonkend geluid van het hoofdwiel klinkt als muziek in m'n oren. Het verstomt langzaam...

Het is weer stil in de cockpit. Heel stil. Ik sluit m'n ogen en voel dat beide straaltjes zweet m'n derde oksel hebben bereikt. "JOEGHOE!" Een rauwe kreet klinkt door de avondschemer... Ik kan vliegen! Wat een zalig gevoel!

Ik rij naar huis, na deze vermoeiende dag op het veld met... vlinders in m'n buik. Bij andere gelegenheden, waarbij steeds personen van het vrouwelijk geslacht betrokken waren, had ik vaak dat zelfde opwindende gevoel. En als het aan mij ligt, blijf ik beide activiteiten, die bij mij dit gelukzalig, ontspannen gevoel veroorzaken, nog héél, héél lang beoefenen!

Bedankt, Stan, Jan, Roger en Louis. Bedankt Kempische Aero Club!

Toon van Gestel,
Goirle.

DÉDÉ

Tijdens mijn verlof in Frankrijk was ik na een vlucht met vallen en opstaan (neem dit laatste niet te letterlijk) van Chauvigny bij Poitiers met een omweg langs het vliegveld van Loudun tot het vliegveld van Thouard gesukkeld. Rond 18 uur zet ik het circuit en de landing in op een veld zoals een biljartlaken, zo groen en zo effen. Ik land bij de hangaars en zie een piloot die zijn aanhanger aan het sluiten is. Ik vraag na goedendag gezegd te hebben waar ik kan bellen. Met de tegenvraag: "Do you speak English?" en mijn bevestigend antwoord, krijg ik een woordenvloed met 6 maal "basterds" omdat zijn Engelse vergunning niet geldig is en hij genoodzaakt is om naar Zwitserland of Italië door te trekken. Ik durf hem België als alternatief niet voorstellen!

Via een jong kereltje kom ik in de hangaar van de motorvliegers met Dédé, de mecanicien motorvliegen, in contact. Bij het vernemen dat ik Belg ben, krijg ik het Dutroux-sausje over mijn hoofd, en dan de vraag: "Kunnen wij U helpen?" De telefoon mag ik zo gebruiken. Bij mijn voorstel om mijn toestel voor de nacht uit elkaar genomen in de loods achter te laten, wordt er ogenblikkelijk plaats geruimd.

Plots wordt Dédé bleek en stamelt "Het geheim!", en plechtig deelt hij me fluisterend het geheim nummer van het hangslot van de loods mede. Wanneer ik hem vertel dat ik de volgende morgen tussen 8 en 9 uur het zweefvliegtuig wil komen halen, slikt hij driemaal, organiseert een helpersploeg en verklaart dan op een samenzweerderstoon: "Ik kom nooit voor 10 uur op het plein, om 11 uur aperitief, tussen 12 en 13 uur uitgebreid middagmaal, na al die inspanningen siësta tot 15:30 - 16 uur, dan weer werken tot 18:30 - 19 uur en dan "manger" en T.V. Dédé is de typische Fransman die men op elk vliegplein tegenkomt, maar elk typetje is wel iets verschillend.

Achille

P/S. Men mag me vierendelen, maar de code van het hangslot komt U niet te weten!

WEDSTRIJDNIEUWS

RAPPEL INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD KORTRIJK 1998

De Kortrijk Flying Club organiseert voor de 9de maal deze wedstrijd voor alle klassen op het vliegveld van Kortrijk - Wevelgem (EBKT), van 21 t/m 24 mei 1998. Inschrijvingsgeld 2 000 BEF, sleepstarts 600 BEF. Films met ontwikkeling 150 BEF. Uiterste inschrijvingsdatum: 15 april 1998. Er is camping voorzien.

Elke piloot dient in het bezit te zijn van een geldige zweefvliegvergunning, FAI-sport vergunning, D-brevet. GPS is toegelaten, blindvlieginstrumenten zijn niet toegelaten. Parachute en radio zijn verplicht, evenals barograaf en fototime camera en/of IGC-goedgekeurde GNSS Flight Recorder (motorzwevers: met motoraanduiding). Wie een logger (GNSS FR) gebruikt, dient de nodige software voor het downloaden van zijn toestel ter beschikking te stellen van de organisatoren, en zelf voor de nodige diskettes (1 per proef) te zorgen.

Wedstrijdsecretariaat:

Freddy Demeester, Langerei 44, 8000 Brugge,
tel. (050)33 39 79.

10DE BENELUXWEDSTRIJD 1998 14DE INTERNATIONALE 8-DAAGSE VAN DE KEIHEUVEL

Van 1 t/m 8 augustus 1998 zal op Keiheuvel de Tiende Beneluxwedstrijd plaats vinden, en dit in combinatie met de Veertiende Internationale Wedstrijd. Er wordt gevlogen in Open klasse, Renklasse en Standaardklasse.

De inschrijvingskosten bedragen 5 000 BEF, prijs per start 700 BEF, camping 400 BEF/dag alles inbegrepen. Er zullen maximaal 50 toestellen toegelaten worden. Uiterste datum van inschrijving: 28 juli 1998.

Verdere inlichtingen bij:

Rudy Jennen

17de Esc Lichtvliegwezenlaan 8
2490 Balen

Tel. (014)81 25 21 of (014)81 25 67

Fax (014)81 25 22



Teamwork (foto L. Van Hoven)

EVENEMENTENKALENDER 1998

Wedstrijden België

- 16/05 - 24/05 Belgische kampioenschappen Standaard-, Ren- en Open klasse te Saint-Hubert
16/05 - 17/05 Kaiser-wedstrijd (Ka 8-6-7-13) te Zwartberg
21/05 - 24/05 Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk te Wevelgem
30/05 - 01/06 Kiewit-Cup te Hasselt
27/06 - 28/06 Handicap der Kempen te Weelde, gekoppeld met de Victor Boin-wedstrijd voor de standaardklasse
01/08 - 08/08 Benelux/Keiheuvel-wedstrijd te Keiheuvel-Balen

Wedstrijden buitenland

- 10/04 - 09/04 20ste Internationale Zweefvliegwedstrijd te Hockenheim, Duitsland
15/05 - 23/05 33ste Internationale Zweefvliegwedstrijd van de Hahnweide, Kirchheim u. Teck, Duitsland
18/06 - 28/06 Euroglide '98, 2 000 km race vanuit en naar Eindhoven, Nederland
27/06 - 11/07 10de Europese kampioenschappen Clubklasse te Jihlava, Tsjechië
18/07 - 02/08 9de Europese kampioenschappen FAI-klassen te Leszno, Polen
19/07 - 02/08 Europese kampioenschappen kunstzweefvliegen te Ostrow Wielkopolski, Polen
07/08 - 23/08 Bavariaglides, oefenwedstrijd voor de WK'99 te Bayreuth, Duitsland
17/10 - 27/10 World Solar Gliding Challenge, zweefvliegrace vanuit Darwin naar Adelaide, Australië
01/11 - 22/11 First World Masters te Omarama, Nieuw-Zeeland

Evenementen buitenland

- 14/07 - 28/07 Vintage Glider Club Rendez-vous 1998 te Zbraslavice, Tsjechische Republiek
14/07 - 28/07 Alternatief Vintage Glider Club Rendez-vous + oldtimer vliegtuigen en voertuigen rally te Hronov, Tsjechische Republiek
29/07 - 07/08 26ste International Vintage Glider Rally te Nitra, Slowakije
15/08 - 30/08 Derde Spatz- en Fauconnetreffen te Chauvigny, Frankrijk

Contactadressen

- Kaiser-wedstrijd: Limburgse Vleugels, Patrick Albert, A. Rodenbachlaan 42, 3600 Genk, tel. (089)30 60 94
IZW Kortrijk: Kortrijk Flying Club, Freddy Demeester, Langerei 44, 8000 Brugge, tel. (050)33 65 70
Kiewit Cup: Albatros Zweefvliegclub, Ken Evens, Schoolbergenstraat 91, 3010 Kessel-Lo, tel. (016)25 68 35
Handicap der Kempen: Kempische Aëro Club, Luc Van Camp, Zittaart 26, 2275 Poederlee, tel. (014)21 43 10
Benelux/Keiheuvel
Wedstrijd: Aëro Club Keiheuvel, Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan, 2490 Balen, tel. (014)81 25 21
Hockenheim: Sportfliegerclub, Birkenallee 110, D-68766 Hockenheim, info Werner Horn tel. 00 49 6205 7671, Axel Horn tel. 00 49 6205 920 930, fax 00 49 6205 920 937
Hahnweide: Fliegergruppe Wolf Hirth e.V., Hahnweide, D-73230 Kirchheim/Teck, fax 00 49 7021 59555
Euroglide: Joeri Bierings, Wal 123, NL-2201 HD Veldhoven, tel. 00 31 4025 42178, fax 00 31 4025 34116
EK Leszno: Dr. Waldemar Rataczak, ul. Wilczak 13/102, 61-623 Poznan, Polen, tel. 00 48 61 52 4336, fax 00 48 61 52 6383
Bavariaglides: Gerhard Büsch, DAeC, Rudolf-Braas-Str. 20, D-63150 Heusenstamm, tel. 00 49 6104 6996 51, fax 00 49 6104 6996 11
World Solar Gliding
Challenge: Henk Meertens, PO Box 352, Frenchs Forest, NSW, 2086, Australië
World Masters: John Roake, Private Bag, Tauranga, Nieuw-Zeeland, e-mail john@roake.gen.nz
VGC rendez-vous: Aeroklub Zbraslavice, 285 21 Zbraslavice, Tsjechische Republiek, tel./fax 00 420 327 92286
International Vintage
Glider Rally: Jozef Ott, Panska dolina 2, 949 01 Nitra, Slovaakse Republiek
Spatz-Fauconnetreffen: Achille Servranckx, Marius Duchéstraat 18, 1800 Vilvoorde, tel. (02)251 40 22
-

MEDEDELINGEN EN SERVICE

PARTNERSHIP 1/2 aandeel, standplaats Wevelgem: Bergfalke IV, bj. 1976, volledig geïnstrumenteerd voor en achter, E-vario met integrator, radio ATR 720 kan., aanhangwagen. J. Baeken, (02)269 41 15.

TE KOOP: Ka6 CR, basisinstrumenten, SB7 vario, gesloten aanhangwagen (huif), valscherm. Eventueel baro, GPS95, radio. Prijs o.t.k., tel. (089)46 38 82 na 16:00 uur.

TE KOOP: Ka6 CR. Contact Firmin Henrard, tel. (083)61 21 94, fax (083)21 49 61.

TE KOOP: Elfe Neukom S4D, zeer goede staat, volledig geïnstrumenteerd, radio, akoestische vario, vele toebehoren. Vliegklaar. Parachute, gesloten aanhangwagen. Wie doet er een bod? Tel. dag: (015)51 37 46, tel./fax avond (016)48 05 19.

TE KOOP: Standaard Cirrus OO-ZGL, zeer goede staat, BvL tot december 1998, vergrote remkleppen, Streifeneder finish, radio, staartwiel, gesloten aanhangwagen. Tel. 00 31 135 09 23 46.

TE KOOP: Phoebus B1 OO-ZVV bouwjaar 1967, 1627 uur, 89 E 225 werknr. 737. Elk aanneemelijk bod. Van Overberghe Luc, (02)251 18 13; A. Van Den Borne, (014)65 59 37.

TE KOOP: Phoebus C, bouwjaar 1967, goede staat, gesloten aanhangwagen (huif), interessante prijs. Tel. (051)30 02 85 na 19:00 uur.

TE KOOP: Pik 20 D met basisinstrumenten, Schanz kompas, Dräger demand zuurstofstelsysteem, vario LX-1000, 720-kan. radio, gekeurde originele Pik aanhangwagen. Inlichtingen A. Bostyn, tel./fax (056)21 44 23.

TE KOOP: Pik 20 D, bouwjaar 1977, carbon fibre, goede staat perf. Basisinstrumenten,

e-vario Westerboer, radio LX-400, 1386 uur, gekeurde aanhangwagen, volledig vliegklaar. V. Ballaert, tel. (03)383 41 20.

TE KOOP: Nimbus 2C 00-ZZM, zeer goede staat, volledige uitrusting, prijs o.t.k. Tel. (015)23 44 59 of (015)51 64 23.

TE KOOP: veiligheidskussens, afmetingen 13x45x50 cm, goed voor 2 à 3 kussens. Tel. J. v. Loon (NI) 00 31 135 09 23 46.

TE KOOP: hoogtemeter Kollsman 3 wijzers in voet, snelheidsmeter Winter 200 km/h, snelheidsmeter Friebe + venturi bijwaarde 3,5 150 km/h. Prijs o.t.k. Tel. overdag (011)51 22 49.

TE KOOP: Elektronische vario Blumenauer EFA.1, baro Peravia 4 800 m. L. De Preter, tel./fax (015)51 28 95.

TE KOOP: Caravan voor 3 personen in Sisteron. Vraagprijs 20 000 F, inlichtingen Jan Sas (011)42 71 28.

TE KOOP OF TE HUUR: Caravan 4 personen + voortent + volledige uitrusting en inhoud. Prijs o.t.k. Contact: (09)221 31 57.

GEZOCHT: Gesloten aanhangwagen voor Ka7. Contact Firmin Henrard, tel. (083)61 21 94, fax (083)21 49 61.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT:

KNVvL-publicaties:

Theorie van het zweefvliegen	725,- BEF (825,- toegezonden)
Praktijk van het zweefvliegen	780,- BEF (880,- toegezonden)
Elementaire vliegopleiding	200,- BEF (250,- toegezonden)
Veilig Zweefvliegen	300,- BEF (400,- toegezonden)
Individueel vliegboekje	80,- BEF (100,- toegezonden)
Zilveren-C-sticker	30,- BEF (50,- toegezonden)
Charron Excelprogramma (Excel-versie vermijden)	250,- BEF

KBAC-Instructeursboekje wordt gratis ter beschikking gesteld