

# LIGABLAD



*Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw*

21 ste jaargang  
april • mei • juni 2000  
kantoor van afgifte Gent X

nummer **82**

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk



**21ste jaargang**  
**nummer 82**  
**april - mei - juni 2000**

**Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:**

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

**E-mail:**

s.vander.veken@mercator-hs.be

**Redactiemedewerker:**

Peter MULLAERT • tel.: (09) 221 31 57

**Aan dit nummer werkten mee:**

De Bock M. - Pauwels P. - Peeters G. -  
Schmelzer B. - Servranckx A. -  
Stinckens P. - Vervoort R.

**Abonnementen:**

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

**Advertentietarieven:**

Gelieve contact op te nemen met het  
secretariaat.

**Secretariaat:**

Termikkelaan 9 • 2530 Boechout  
tel.: (03) 454 33 34  
fax: (03) 454 33 88  
e-mail: lvzc@online.be  
internet homepage:  
http://www.aeroclub.student.  
kuleuven.ac.be/lvzc/

**Betalingen:**

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

kantoor van afgifte Gent X

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

**Foto cover:** Meschede, mei '99: wachten op het in piste zetten (foto Michiel De Bock)

## Inhoud

Redactioneel

Nieuws vanuit het secretariaat .....	1
Fotowedstrijd .....	2
Accident-incidentverslagen .....	3
Het hoekje van de boekenvreter .....	7
Zweefvliegtuignieuws .....	7
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (4) .....	9
Doet ie het of doet ie het niet? .....	10
Mijn eerste 300: 2 ervaringen .....	11
Wereldklasse! .....	14
Luchtvaartexpositie koopcentrum Waasland .....	16
GPS wordt nauwkeuriger! .....	16
De telefoon .....	16
Wedstrijdnieuws .....	16
Evenementenkalender	
Mededelingen en service	

## Redactioneel

*Hier zijn we weer! Ons eerste nummer in A4 met kleurenkaft werd blijkbaar goed ontvangen, we kregen niets dan lof toegezwaaid. Hopelijk slagen we erin ook in de toekomst de kwaliteit hoog te houden. Critiek blijft steeds welkom.*

*Ary Ceelen, die lange jaren een regelmatige bijdrage leverde voor het Ligablade (ZweefvliegvARYa, weten jullie nog wel?), werd samen met zijn vrouw Riet door de gemeente Eindhoven onderscheiden met de vrijwilligerspenningen en -oorkonden, in erkenning van hun onvermoeibare inzet voor het zweefvliegen. In de onafhankelijke bladen Planeur en Aerosport-info, uitgegeven door Riet, gaf Ary steeds scherpzinnig commentaar op alles wat in ons wereldje woelde. Proficiat aan beiden!*

*Ondertussen is het seizoen 2000 ruim aangevangen, maar tot op heden (eind*

*mei) hebben de weergoden, zeker tijdens de weekends, weinig goeds gebracht. Zou dat van die globale verwarming dan toch waar zijn? Als het zo verder gaat, zullen we niet teloor gaan vanwege de luchtruimperikelen, maar vanwege een constante regenzone! Hopelijk brengt de toekomst toch verbetering. Niet wanhopen, dus...*

*Veel zweefvliegenot!*

*Stéphane*

## Nieuws vanuit het secretariaat

### Nieuw decreet i.v.m. de erkenning en de subsidiëring van sportfederaties

Zoals reeds vroeger werd meegedeeld, keurde het Vlaams Parlement op 13 april 1999, dus voor de verkiezingen, een nieuw decreet goed. Hoewel dit decreet in werking moest treden op 1 januari 2000, werden de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten pas op 17 maart ll. goedgekeurd. In het oude decreet (02-03-1977) kon een sportfederatie die erkend werd, automatisch aanspraak maken op betoelaging voor de werkings- en personeelskosten. De nieuwe wetgeving splitst dit op, nu zijn er een reeks vereisten (29!) waaraan men als federatie moet voldoen om "erkend" te worden en daarnaast zijn er een nog een reeks vereisten waar men moet aan voldoen om betoelaging te kunnen krijgen. Bovendien is de betoelaging beperkt tot een aantal sporten (de zgn. "Sporttakkenlijst") die de minister heeft geselecteerd op advies van de Vlaamse Sportraad (het officiële adviesorgaan).

### Gevolgen voor de zweefvliegsport

Zoals reeds officieus werd meegedeeld, is onze sport dus niet opgenomen in de "Sporttakkenlijst", wat dus automatisch inhoudt dat onze organisatie géén subsidies meer kan bekomen. Alleen de melding in het beleidsplan van de minister voor Sport, dat er een initiatief moet worden genomen voor de federaties die uit de nieuwe subsidieboot vallen, kan misschien nog een uitkomst bieden. Over de timing is niets geweten.

Heel deze problematiek werd tijdens de voorbije maanden uiteraard uitvoerig besproken door de Raad van Beheer en het Dagelijks Bestuur volgt deze situatie dag aan dag op. Indien onze organisatie terug erkend wordt - de ministeriële beslissing volgt voor 1 augustus a.s. -, kunnen we, als voormalig erkende federatie, nog gebruik maken van een afbouwende toelage voor de personeelskosten tijdens de komende vijf jaar.

De Raad van beheer had vorig jaar reeds beslist om voor de erkenning te blijven ijveren, en het eerste deel van het aanvraagdossier tot erkenning als sportfederatie werd op 28 april ll. ingediend. Een tweede deel van het dossier moet voor 1 september a.s. worden ingediend. Eén van de vereisten - zoals voorheen - is dat de federatie op collectieve wijze de aangesloten leden verzekert voor alle activiteiten, alsook de deelnemers aan initiatie- en promotionele activiteiten. Gezien de verplichte verzekerde waarborgen moeten worden verhoogd, zal dit ook invloed hebben op de premie.

### Wat betekent dit alles voor de leden?

Vermits we dit scenario hadden verwacht, werd vorig jaar bij het opmaken van de begroting voor 2000 reeds rekening gehouden met het wegvallen van de werkingstoelagen (700.000,-), waardoor de individuele bijdrage werd verhoogd tot 3.500,- per persoon voor de leden jonger dan 65 jaar en 3.000,- per persoon voor de leden ouder dan 65 jaar, inclusief de collectieve verzekering (de Bloso-toelage voor de verzekering van 1999 werd hierin mee verrekend).

Vermits de Bloso-personeelstoelagen tijdens de komende 5 jaar met 20% per jaar verminderen, zullen de eigen inkomsten evenredig moeten stijgen tot twee miljoen. Er zijn hiervoor verschillende wegen mogelijk, maar het lijkt aangewezen om in hoofdzaak de individuele bijdragen mee te laten evolueren. De eindgebruiker betaalt immers toch steeds de rekening! De Raad van Beheer was unaniem in zijn beslissing, dat het voortbestaan van onze organisatie noodzakelijk is. Over de wijze waarop bepaalde taken in de toekomst zullen moeten worden ingevuld, volgen nog verdere besprekingen. Verdere informatie volgt nog.

### Voor 2000

Voor de goede orde herhalen we nogmaals hoe de individuele bijdrage is samengesteld en waarvoor ze wordt aangewend:

	-65 jaar	+65 jaar
Premie collect.		
sportverzekering	1335	737
Bijdrage werking *	2383	2383
Totaal	3718	3120
Toelage Bloso		
verzekering 1999	-218	-120
BIJDRAGE 2000	3500	3000

\* De "Bijdrage werking" omvat o.m. vergunningen- en brevetadministratie en de bijbehorende homologatie, deelname aan examens, lidmaatschap van de K.B.A.C., bijdrage aan en deelname aan de werking van de E.G.U., E.A., O.S.T.I.V. en de F.A.I., de werking van het Dagelijks Bestuur, de Raad van Beheer, de diverse commissies zoals de Raad van Instructeurs, Veiligheidscommissie, luchtruim- (o.a. LFA Golf, ...), wedstrijd- en charronbekercommissies, de Commissie Technische Controle, het ter beschikking stellen van technisch materiaal, het gebruik van het documentatiecentrum, het abonnement voor het Ligablad, de werking van het landelijk secretariaat, ... (organigrammen vind je terug in het Vademecum 2000).

Voor nieuwe leden die toetreden na 1 augustus, wordt er een vermindering toegestaan voor de bijdrage en de verzekering, zij betalen 2.200,- en 1.800,- voor respectievelijk -65 en +65 jarigen.

### Raad van Instructeurs/veiligheidscommissie

Gezien het succes van het "Vliegveiligheidsproject" tijdens de voorbije winter, heeft de commissie een CD-ROM uitgebracht met o.m. de volgende onderwerpen:

- Vliegveiligheidspresentatie
- Overzicht met de Incident/Accident-meldingen van 1998 en 1999
- Cursusmateriaal over aërodynamica
- Cursusmateriaal over reglementering
- De nieuwe zweefvliegreglementering van kracht sedert 01-01-2000.

Elke hoofdinstructeur heeft deze CD ontvangen en kan dit materiaal in de club gebruiken voor instructie en briefings.

### Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

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

\* (= via de post toegezonden)

### Homologatie van F.A.I.-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

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

Patrick

### Erratum Vademecum Charronreglement

Aan het Charronreglement 2000 dient men volgende paragraaf bij te voegen:

10.2.7 Elk type zwever mag zijn vlucht geldig afbreken door het fotograferen van een afbreekpunt dat voldoet aan de keerpuntvoorschriften. De foto wordt genomen voorbij het keerpunt in het verlengde van het gevlogen been. Zulk een foto zal als een virtuele buitenland landing beschouwd worden. Bij gebruik FR wordt de eerste logging in de IGC-file als afbreekpunt beschouwd.

## Fotowedstrijd Zweefvliegen

Eén november is de deadline voor deelname aan de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga. Op die datum moeten alle foto's op het Ligasecretariaat bezorgd zijn.

Alle inzendingen zijn welkom, maar deelnemers met een winnaarsmentaliteit houden toch best rekening met het volgende:

- als deelnemer moet je in principe lid zijn van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs;
- de foto's moeten vanzelfsprekend met zweefvliegen te maken hebben. Er zal beoordeeld worden op originaliteit, compositie, technisch niveau, enz. Ik leg er nog maar eens de nadruk op dat je geen gefotostikeerde weet-ik-veel-camera-met-zoomlens in je bezit moet hebben om kans te maken. Leuke vakantiefoto's of zelfs keerpuntfoto's kunnen soms verrassend uit de hoek komen;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn of eerder hebben deelgenomen aan de fotowedstrijd van de Liga;
- de inzending moet van groot formaat zijn: minstens 18 x 24 cm. (gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat). Zowel zwart-wit als kleurenfoto's zijn toegelaten;
- aan de winnaars zal later gevraagd worden om de negatieven in te zenden voor publicatie en controle. Deze negatieven worden na het symposium gegarandeerd terugbezorgd aan de rechtmatige eigenaar. De ingezonden afdrukken blijven echter in het bezit van de Liga, die er ook de publicatierechten van krijgt. Zodoende hebben we steeds een voorraad aan foto's, waarvan het Ligasecretariaat of de redactie van het Ligablad handig gebruik kunnen maken;

- voeg bij de foto's uw naam, adres, telefoonnummer en club (liefst op een etiket of een kleeftbriefje); geef uw foto's een (originele) titel en graag ook enkele andere details zoals plaats en datum van opname, betrokken piloot, type toestel,...
- per deelnemer mogen er maximum vijf foto's worden ingezonden. Er zal dan een voorselectie gebeuren door de jury en de beste foto van elke deelnemer komt uiteindelijk in aanmerking voor een prijs;
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames;
- de jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan bovenvermelde criteria voldoen of van bedenkelijk niveau zijn (op zedelijk of ander gebied) te weren uit de competitie;
- door deelname aan deze wedstrijd verklaart u zich akkoord met de beslissing van de jury.

Alle foto's moeten toekomen op het Ligasecretariaat (dus niet rechtstreeks bij de redactie van het Ligablad), eventueel via de ligaverantwoordelijke van je club of (à la limite) via Ivo Lens. Er zijn zoals elk jaar geldprijzen te winnen: respectievelijk 3 000, 2 000 en 1 000 BEF. Tel daar dan nog de onmetelijke roem bij die je verwerft in de zweefvliegerij, en je moet bijna geflipt zijn om niet deel te nemen. Dus meedoen is zeker de boodschap!

Ivo Lens

N.v.d.r.: voor de voorpagina van het nieuwe formaat Ligablad zoeken we zeker een aantal foto's met verticale compositie, genomen met een degelijk objectief en op fijnkorrelige kleurenfilm, nodig vanwege de vergroting. Los van de klassering voor de fotowedstrijd maak je zo meer kans je productie te zien publiceren.

- Stéphane



De Briegleb en Brent in Zbraslavice, juli '98 (foto Jörn Hanssens)

## DG-1000

de laatste ontwikkeling op 2-zitter gebied

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

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

Benelux importeur van DG:

### AVI BENELUX

Bert de Wijs

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



## Accident-incidentmeldingen 1999

Zoals beloofd in het vorige Ligablad volgt hieronder een samenvatting van de ongevallenrapportering 1999. De conclusies daaruit vinden jullie onder de passende rubriek van het verslag van het symposium.

### Near miss in eindaanvlucht

Door nat veld moet de zweefactiviteit aan de RH zijde van de piste gebeuren. Vermits de sleper een RH circuit maakt (standaard) en de zwevers een LH circuit, moet het verkeer noodzakelijk kruisen. Het circuit wordt te laag begonnen door Blanik en daardoor heeft de sleper de zwever niet opgemerkt. Zij zien elkaar te laat maar raken elkaar niet.

**Conclusie:** kruisend verkeer is altijd een risico. Radio is een hulpmiddel maar geen oplossing. In dergelijke omstandigheden is een behoorlijk circuit de beste verdediging.

### Stof in cockpit

Bij toename van snelheid in sleep komt zand en fijn stof uit de verluchting. De piloot kan deze niet sluiten (geblokkeerd). Het stof zet zich vast op de cockpitkap. Deze kan niet gekuist worden door de specifieke eigenschappen van de Jantar Standard 3. De sleep gaat tot 500 m. De piloot kan door zijzicht het vliegtuig toch veilig landen. Het stof komt van een vorige buitenlanding.

**Conclusie:** altijd blijven vliegen! Aandachtspunt van maken na een buitenlanding in stofferig veld.

### Airtow upset

De sleepkabel wordt wellicht door een paar kinderen aangesloten aan de zwaartepuntshaak van de Jantar Standard 3 i.p.v. de neushaak. Deze zwaartepuntshaak is opgebouwd op het landingsgestel. Bij het binnentrekken van het wiel gedurende de sleep gaat ook de haak mee binnen en loskoppelen wordt onmogelijk. Gevolgen: Airtow Upset en sleepkabel gebroken.

**Conclusie:** waarom doen kinderen die job, zelfs onder toezicht? De piloot moet dit ook zien. Zouden we het wiel niet beter buiten laten tot na het loskoppelen?

### Airtow upset in startfase

De piloot van de Pik 20D maakt voor het eerst een start met 80 liter waterballast. De flaps worden eerst "normaal" gebruikt, van -8 naar +4. Het toestel komt los maar zakt terug door op de grond. De flaps worden op +8 gezet. Ondertussen is de sleper reeds enkele meters in de lucht. Door de verandering

van de flaps naar +8 gaat de zwever snel naar boven en komt boven de sleper. De stick wordt gedrukt en de flaps worden terug naar negatief gezet. Op dat kritieke ogenblik breekt de sleepkabel, op  $\pm 30$  meter hoogte. De vlucht stabiliseert zich en er kan redelijk gecontroleerd geland worden. De landing is vrij zwaar omwille van de waterballast. Bij het uitbollen wordt door ophoping van stro (afgedaan veld), een grondzwaai gemaakt maar zonder verdere schade. De sleper kan op het nippertje zijn toestel optrekken. Twee dagen na het accident wordt bij controle vastgesteld dat de stuurstang van het hoogteroeer los was van de torsiestang van de stick (zelfborgende moer lag op vloer).

**Conclusies:** dit onderzoek zal wellicht gesloten worden zonder de duidelijk oorzaak ervan te kennen. Een zelfborgende moer kan uit zichzelf niet loskomen. Kan dat wel dan moeten we stoppen met vliegen. De technische controle was 5 vluchten voordien gedaan door de controleur in samenwerking met de piloot. Er werd niets abnormaals vastgesteld. Door de vorige eigenaar noch bij de jaarinspectie in Duitsland werden er werken uitgevoerd aan de stuurorganen. Ook zijn er geen service bulletins geweest aan deze bedieningsstang.

Het gebruik van de flaps in de startfase was zeker niet van die aard om een stabiele start te garanderen. Een toestel met waterballast (80 liter voor een 15 meter vliegtuig) vliegt anders dan zonder water, zeker in de startfase. Met 25 km/uur is er zeker een windgradiënt die de stijghoek en de stijgsnelheid initieel sterk doet toenemen. Komt de sleper er eerst in (wat hier het geval was), dan wordt het hoogteverschil nog vergroot. Het liereffect op de zwever wordt daardoor nog verergerd.

### Remvalscherp uit bij lierstart

Bij het vertrek van de Janus C ontplooit het remvalscherp zich. Het is losgekomen bij het vertrek. Er wordt geroepen: HALT-STOP. Op ongeveer 30-40 meter hoogte stopt de lierman. De Janus lost de kabel, maar gezien



Always keep cool! (foto Walter Vandewalle)

de lage hoogte en het open remvalscherp, kan er geen voldoende snelheid genomen worden. Het toestel maakt een zeer zware landing, gelukkig zonder stukken.

**Conclusie:** een start op die hoogte onderbreken is dodelijk. Was het remvalscherp wel in orde? Opleiding en ervaring van startleiders? Relaxing?

### Man in schroef bij manueel starten

Door problemen met een lege batterij wordt, na veel twijfelen, toch beslist de motor van de Pawnee 235 pk manueel te starten. Het dode punt van een 6-cilinder motor valt niet samen met een goede stand van de schroef en daardoor moest de schroef eerst goed gezet worden met de ontsteking UIT. Door een communicatieprobleem stonden de magneto's nog op AAN. Bij het verdraaien van de schroef slaat de motor aan, met zware gevolgen voor de persoon in kwestie.

**Conclusie:** een motor starten met de hand is steeds gevaarlijk. Doe het nooit met een 6-cilinder, en zeker niet voor een 235 pk.

### Motorbrand bij starten sleepvliegtuig

De motor van deze Pawnee PA-25 was gekend om zijn sputterende motor bij het taxiën op hobbelig terrein. Het probleem ligt bij de "klotende" benzine in de vlotterkamer van de carburator. De bandenspanning speelt hierbij een belangrijke rol. De motor valt stil en er wordt tweemaal getracht opnieuw te starten. De motor is warm. Bij deze tweede poging vat de motor vuur maar kan met het ingebouwde blussysteem gedoofd worden.

**Conclusie:** het probleem was gekend maar niet onder controle. Een brandblusser op de startplaats is een noodzaak, niet alleen bij deze PA-25.

**Actie:** Brandblusser geïnstalleerd bij de startplaats.

### Breuk sleepkabel

De sleepkabel breekt aan het sleeptoeistel op 550 m hoogte nadat er slechts een beetje meer dan de normale spanning op de kabel kwam. De PA-18 is uitgerust met een Feuerstein oprolmechanisme. De kabel brak aan de knoop die in een koperen bol zit. De lange kabel, die nog aan de Ka-7 hangt, wordt ontkoppeld.

**Conclusie:** dit is één van de zwakke punten van het Feuerstein systeem en vraagt regelmatig controle.

## Breuk sleepkabel

Dit voorval staat direct in verband met vorig incident. Daar werd de sleepkabel vervangen door een schijnbaar sterk "bergbeklimmerskoord". Deze vertoonde wel zeer veel rek en brak op dezelfde plaats als de vorige kabel aan de knoop in de bevestigingsbol. De kabel wordt bijgehouden tot juist voor de landing van de Ka-7.

**Conclusie:** Gebruik enkel goedgekeurd materiaal. Een meer elastische kabel zal ook de krachten sterk doen toenemen door de traagheidskrachten die daardoor ontstaan.

## Sleutel onder de zetel

Bij het monteren van de Ka-8 laat men de sleutel voor het monteren van de hoofdbouten in de romp vallen en hij wordt vergeten. In vlucht hoort de piloot een gammel en onderbreekt zijn vlucht. Hij maakt een normale landing. Nadien vindt hij de sleutel onder de zetel.

**Conclusie:** discipline! Stel nooit dingen uit die dergelijke gevolgen kunnen hebben!

## Zware buitenlanding

De hoogte en windrichting voor de buitenlanding op een ongekend klein vliegveld worden verkeerd ingeschat, waardoor de Janus te hoog in finale komt. S-bochten worden ingezet, maar er "wordt in de val gevlogen" omwille van de rugwind en er moet schuin op het vliegveld geland worden, en men komt te laag. De passagier (met veel ervaring) wil de situatie redden door de remkleppen dicht te doen, maar hij vergist zich van hende: de flaps worden op full negatief gezet. Een zware landing is het gevolg.

**Conclusie:** plan ahead! Wie is Pilot in Command?

## Janus tegen Ka-7 bij de landing

Bij het begin van het vliegseizoen vliegen de twee ervaren piloten met Janus. Na een eerste vlucht wordt er van plaats gewisseld evenals van PIC. Het toestel komt relatief hoog in lange finale en remkleppen worden volledig geopend. De zwever gaat een weinig in undershoot en komt laag over de afsluiting van het vliegveld en te dicht bij de klaarstaande vliegtuigen. De linker vleugel ramt het kielvlak en de openstaande achterste cockpit van een Ka-7. De PIC heeft veel ervaring maar weinig recente ervaring op Janus.

**Conclusie:** de recente ervaring is belangrijker dan de totale ervaring. Te hoog zijn in het begin van de finale eindigt zeer dikwijls in undershoot. Oppassen voor typegewenning. Een Janus is geen Ventus.

## Zware landing

De piloot doet herlossingsvluchten op Ka-7. Bij de tweede landing wordt er te laat ingegrepen door de hulpinstructeur. De reactiesnelheid van de leerling was reeds onvoldoende bij de eerste vlucht. Het afronden begon te hoog met zware landing als gevolg. De schade werd slechts de dag nadien opgemerkt: de twee hoogteroeren waren gescheiden!

**Conclusie:** na een zware landing MOET er een inspectie gebeuren. Always expect the unexpected. Oudere piloten die tevens op late leeftijd gestart zijn met hun opleiding, kunnen niet terugvallen op "ingebakken" ervaring.

## Zware landing

Bij de landing van de Ka-6CR na een lokale vlucht wordt de piloot verrast door de hevige turbulentie in finale. Er wordt geen rekening gehouden met de windgradiënt, zeker in de windschaduw van het bos. Er wordt met de remkleppen gespeeld, wat de onstabieliteit nog verhoogt (Pilot Induced Oscillations, PIO). Het toestel botst op en maakt een grondzwaai alvorens tot stilstand te komen.

**Conclusie:** Recente ervaring? Een slecht beeld gevormd van de werkelijke situatie. Betere theoretische kennis van windgradiënt.

## Grondzwaai bij landing

Piloot vliegt regelmatig met plastic en LS3. De club heeft twee verschillende LS3's met een gewichtverschil van  $\pm 30$  kg. Er werd te laat opgestuurd voor de crosswind en met een aanvliegsnelheid die overeenkomt met de "lichte" LS3. In de afrondingsfase is het toestel niet opgelijnd en te traag. De flaps worden ook in een veel te laat stadium in landing gezet met als resultaat: deceleratiefase waar gecorrigeerd wordt met voetenstuur. De rechter vleugeltip raakt de grond met grondzwaai van 1,5 toer.

**Conclusie:** plan ahead! Het ene vliegtuig is het andere niet. Recente ervaring is ook typegebonden.

## Grondzwaai bij buitenlanding

Er wordt samen met twee andere toestellen een overlandvlucht uitgevoerd. Onder 700 m is de thermiek moeilijk omwille van de sterke wind. Te laag doorgegaan om te volgen. Het water te lang bijgehouden. Er moet buitengeland worden maar de beslissing wordt laat genomen. Bij het indraaien in finale raakt de vleugeltip van de LS3 de grond met de gekende gevolgen. Romp gebroken, stabilo en cockpit stuk, total loss.

**Conclusie:** te hoge druk om samen te blijven. Te weinig rekening gehouden met de sterke wind. Veldkeuze te laat gemaakt.

## Dodelijk ongeval met Open Cirrus

De Open Cirrus wordt gemonteerd, zoals bij elke vliegdag gedaan wordt. De sleep lijkt normaal voor de getuigen. Er wordt geen radiobericht uitgewisseld. Op 200 m lost de zwever de kabel op een schijnbaar normale manier en gaat met een linker spiraalduik in de grond. De snelheid bij impact was zeer hoog. Uit de wrakstukken valt af te leiden dat het rechter rolroer wellicht niet aangesloten was op het ogenblik van de impact. Piloot overleden, toestel totaal verlies.

**Conclusie:** positieve controle na opbouwen van een toestel. De l'Hotellierkoppelingen waren niet geborgd. De fysische toestand van de piloot blijft een vraagteken.

## Crash in de bergen

De piloot is op bergvliegstage te St.-Auban. Aan de zuidkant van de Pic De Bernadez wordt in moeilijke omstandigheden hellingvliegen gedaan. Jantar Standard 2 is gebalasteerd. In een bocht in een nauwe vallei valt de snelheid weg en het toestel scheurt af in de bomen van de helling.

**Conclusie:** bergvliegen gebeurt stap voor stap. Met ballast gedraagt het vliegtuig zich anders dan zonder.

## Undershoot

De piloot (12 uur ervaring) doet een lokale thermieklucht. Het circuit wordt op 250 meter aangevat. De finale wordt op 100 meter ingezet met volle kleppen. De Ka-6CR gaat in undershoot en landt juist voor de gras piste waar een betonnen richel het hoofd wiel zwaar beschadigt. De piloot had zonder problemen kunnen landen op de 3 km lange betonpiste, juist naast hem.

**Conclusie:** de zeer geringe ervaring is de hoofd factor in dit accident. Veel wind voor deze ervaring.

## Sleepkabel op vleugel

De sleper met sleepkabel komt landen. De planning is om te landen op de betonpiste. Omdat het reeds donker wordt, en de piste niet vrij is omwille van voertuigen en personen op de landingsplaats, verandert de sleeppiloot zijn planning en wijkt uit naar de gras piste. Hij heeft de ASK-13, die enkele minuten voordien geland was, niet opgemerkt en de sleepkabel haakt rond de rechtervleugel.

**Conclusie:** landingsplaats zou altijd vrij moeten blijven. In die periode van het jaar

wordt het zeer snel donker. Nooit veronderstellen dat er geen zwever zal staan!

### Buiklanding

Gewoon vergeten om het wiel van de ASW-20 uit te doen en te checken dat het gelocked was, alvorens het circuit te beginnen. Gelukkig op de gras piste geland.

**Conclusie:** standaard procedure is een zeer goed vangnet om niets te vergeten. Was het niet na een low-passje?

### Te kort geland

De ASW-19B gaat op 300 meter in circuit, achter een ander toestel. Hij vliegt verder door dan normaal om zich achter het andere toestel neer te zetten, maar het eerste toestel landt heel kort. Hij moet het dus nog korter doen en, omdat hij te ver is weggegaan, is de optie om over de andere vliegtuigen te landen uitgesloten. Bij deze landing wordt met de rechtervleugel de PAPI geraakt met alle gevolgen van dien.

**Conclusie:** plan ahead! Probeer steeds meer dan één optie in te bouwen. Vlieg defensief en laat je niet door anderen in de val vliegen.

### Start met staartwiel nog aan

De activiteiten zijn reeds beëindigd als er nog een initiatievvlucht moet gedaan worden.

De Twin, met een zelfgemaakte staardolly, wordt met de piloot als tiploper terug in piste gebracht. De grondpost werkt niet. De Twin vertrekt in sleepvlucht met het staartwiel nog bevestigd. De start verloopt normaal tot op een 20-tal meter hoogte. Dan lost de sleeppiloot de kabel. Hij doet dit in opdracht van dringende radioberichten. De sleep is te ver gevorderd en de Twin kan niet meer op de piste stoppen. Hij komt tot stilstand in een 8-meter brede gracht. De piloot is zwaargewond, de passagier heeft niets. Het toestel is volledig vernield. Alles wijst er op dat er met de radiocommunicatie een verwisseling gebeurd is tussen de immatriculaties van Twin en sleper (SG en SK).

**Conclusies:** de piloot neemt uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor zijn vlucht, MAAR... de grondpost was stuk, de radio in de Twin is met een gecombineerde micro/luidspreker in een box en is niet hoorbaar als het omgevingsgeluid hoog is; als er dringende berichten gegeven moeten worden moeten ze duidelijk en onmiskenbaar goed zijn; denken en vliegen en de situatie inschatten van op de grond, in plaats van de piloot, is zeer moeilijk. De piloot is PIC, maar wat met de verantwoordelijkheid van alle andere omstanders en hoe staat het met de veiligheidscultuur in de club? De noodzaak van het gebruik van een checklist is nog maar eens bewezen. Als je reeds

vliegt, blij je vliegen, zolang en zo hoog je kan!

### Botsing in vlucht tussen sleper en zwever

Het sleeptoestel (Abeille) met Blanik volgt heel nauwkeurig de opgelegde anti-noise route. Die brengt hem op ongeveer 300-400 meter boven het vliegveld. Daar komt het toestel in een bijna "head-on" botsing met de Jantar Standard 3. De linker vleugels raken elkaar ondanks het (te late) ontwijkmanoeuvre van de zwever. De vleugel van de Abeille breekt af en het toestel stort op het vliegveld neer. De piloot overleeft de klap niet. De zwever raakt in een platte toevlucht de grond, juist naast het vliegveld. De piloot wordt gekwetst maar zonder blijvende gevolgen. De zweefactiviteiten zijn sedertdien opgeschort op Wevelgem.

**Conclusies:** de zichtbaarheid was zeer goed. Dit kan het opmerken van een vliegtuig bemoeilijken omdat alle details van de omgeving zeer scherp doorkomen, ook deze die ver weg liggen. Er waren maar twee vliegtuigen in de lucht (Abeille en Blanik als een geheel beschouwd). De sleepvliegtuigen moeten steeds eenzelfde route volgen. Dit zal een zekere relaxing van de piloten tot gevolg hebben. De lookout van beide piloten is zeker niet voldoende geweest. De piloot van de Blanik (leerling in zijn 5de solo) had

# BAFA\*

Ben Air Flight Academy N.V.

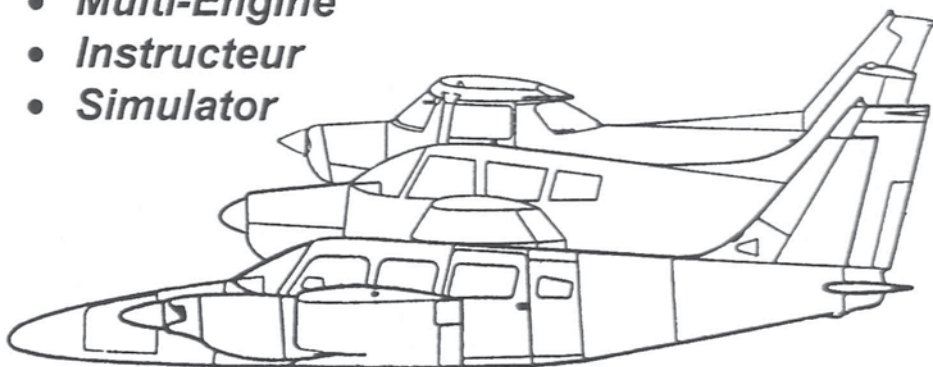
Luchthaven Antwerpen Bus 33  
2100 Antwerpen (Deurne)  
Tel/Fax 03/239.42.48

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

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

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

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



de zwever wel zien komen. Hij reageerde niet omdat hij rekende op de ervaring van de anderen. De dode hoeken in de Abeille zijn zeer klein in verhouding tot veel andere sleep-toestellen. De ogen van een zweefpilot moeten steeds, maar zeker in de omgeving van een vliegveld, naar buiten gericht zijn. Hoe meer goede instrumenten (enkel wat veilig is, is goed!), hoe groter de tendens is om binnen te kijken. De GPS maakt het toch zo gemakkelijk, met relaxing als gevolg.

### Stuurstang rolroer komt los

De piloot van de Jeans Astir doet een overlandvlucht van 200 km. Na 4 uur vlucht komt, op 900 meter en aan 120 km/uur, de stuurstang van het rechter rolroer los. Er ontstaat hevige flutter van het loshangende rolroer, maar vermits het toestel bestuurbaar blijft, ondanks de hevige bewegingen van de stick, wordt er een normale landing uitgevoerd. De piloot bevestigt dat hij het rolroer zelf heeft aangekoppeld maar niet visueel gecontroleerd heeft of de Wedekindkoppeling voldoende was gezeurd. Er werd geen beschadiging van de koppeling vastgesteld.

**Conclusie:** check en double check! Een positieve check van de stuurorganen is nodig. Een goede reactie van de piloot: blijven vliegen!

### Geparkeerde Ka-8 waait weg

Na de late vlucht bleef het toestel alleen achter op de piste. Alle leden waren aan een BBQ begonnen (wedstrijd) en er werd, zelfs na aandringen door de piloot, niemand gevonden om het toestel in de loods te helpen plaatsen. Niemand was zich bewust van een naderend onweer. Door de hevige wind ging het toestel een 10-tal meter de lucht in en viel een 30-tal meter verder op de rug neer. Stuk.

**Conclusie:** is het niet de verantwoordelijkheid van iedereen om eerst voor het materiaal te zorgen en dan pas voor de BBQ? Waar zitten de leiders?

### Ka-7 in zeer sterk dalen?

Er wordt een rustige thermieklucht gedaan met een passagier. Om het circuit op 200 m te beginnen worden de remkleppen geopend op 500 meter om sneller hoogte te verliezen. Nadien komt het vliegtuig in zeer sterk dalen (meer dan -5 m/sec). De snelheid wordt verhoogd tot boven 100 km/uur, maar het blijft sterk dalen. Op het aanknopingspunt bleef er maar 120 meter over (er is maar één bocht gemaakt!). Gezien het aanhoudend sterk dalen wordt er beslist buiten te landen in maïsveld (volwassen maïs!).

**Conclusie:** sterk dalen bestaat maar van die



Brokken (foto S. Vander Veken)

omvang? Zouden de remkleppen niet opengebleven zijn?

### Cirrus maakt 360° in eindaanvlucht

Na een checkvlucht van 30 min., na de winterstop. Het begin van de checkvlucht verliep moeizaam maar naar het einde van de vlucht ging het vlot. De piloot mag vertrekken met zijn privé Cirrus voor een lokale vlucht. Hij begint het circuit op 200 meter maar draait te vroeg in zijwindbaan. Hierdoor is hij verplicht een 360° te maken in final, gevolgd door een normale landing. Gelukkig was er geen andere trafiek en weinig wind.

**Conclusie:** typisch voorbeeld van het niet vooruitplannen. Deze optie was wellicht de beste op dat ogenblik maar het zou nooit zo ver mogen komen. Waar keek de piloot in zijn rugwindbaan?

### Zweeftoestel maakt 360° in zijwindbaan

Piloot mag onder toezicht van instructeur een lokale vlucht uitvoeren. Hij begint het circuit op 200 meter, komt op 150 in zijwindbaan, en begint dan te cirkelen om hoogte te verliezen. Hij wordt langs de radio binnengeropen. Gelukkig was er geen andere trafiek en weinig wind.

**Conclusie:** gebrek aan ervaring in gebruik remkleppen. Opleiding?

### Grondoperatie

Het toestel wordt na een lesvlucht terug naar de startplaats gebracht achter een wagen. Een helper wil de kabel lossen. De chauffeur van de wagen denkt dat de kabel reeds los is en vertrekt vrij snel. De Ka-7 wordt brutaal vooruit getrokken en de rechtersip komt in aanraking met het wiel van de geparkeerde Piper. De achterlijst van de rechter vleugel wordt door een stuikbreuk gebroken.

**Conclusie:** er moet ALTIJD opgelet worden. Zachtjes vertrekken met de wagen kan ook! Verwachten dat de kabel niet los is, is preventief optreden.

### Ka-8 in undershoot

Bij een lokale vlucht wordt het circuit op normale hoogte aangevat. Vermits de piloot denkt dat hij te hoog is op het einde van de rugwindbaan, trekt hij remkleppen. Hij constateert zeer zwaar dalen in de zijwindbaan en moet landen in een veld. Getuigen hebben gezien dat de remkleppen open gebleven zijn en de piloot reageerde ook niet op radio-oproepen.

**Conclusie:** het was niet het eerste dergelijk probleem met deze piloot. Remkleppen gebruiken in rugwindbaan kan verraderlijk zijn. Welke was de achtergrondervaring van de piloot? Een probleem van beeldvorming van de werkelijkheid.

### Ka-8 in undershoot

Bij een lokale vlucht wordt het circuit op normale hoogte aangevat. Vermits de piloot denkt dat hij te hoog is op het einde van de rugwindbaan, trekt hij remkleppen. Hij constateert zeer zwaar dalen in de zijwindbaan en moet landen voor de piste in een veld. Getuigen hebben gezien dat de remkleppen open gebleven zijn. De piloot rapporteert dat de veer van de remkleppen losgeschoten is en dat hij daardoor verward gereageerd heeft.

**Conclusie:** plan ahead! Ook weer een probleem van reële beeldvorming. Het loskomen van de veer wordt aangevochten door de verantwoordelijke instructeur.

### Ka-6 in turbulentie

Het is heel turbulente thermiek omdat een onweer juist voorbijgetrokken is. Bij een brutale stoot vliegt de piloot van de Ka-6E met zijn hoofd tegen de cockpitkap. Hierdoor vliegt er een stuk uit. De piloot is niet groot en zijn riemen waren duidelijk niet goed aangesnoerd.

**Conclusie:** evidente oorzaak. Een goed beeld vormen van de werkelijkheid blijft zich in alle omstandigheden opdringen.

### Wiel klapt in bij rijden door geul

Bij het uitbollen wordt de piste vrijgemaakt door deze zijdelings te verlaten. Hierbij rijdt de zwever over een waterafvoerput. Hierdoor klapt het wiel binnen en de structuur ervan wordt verbogen.

**Conclusie:** waarom wordt deze put niet bebakend? Hij is daar al heel lang! Richtings-

controle over een zwever bij lage snelheden is niet meer mogelijk. Plan ahead!

## Staart beschadigd bij landing

Omdat er twee toestellen voor de Ka-7 in cir-

cuit zijn, wordt tijdig beslist een andere grasstrook te nemen om te landen. Deze strook is 300 meter lang en perfect bruikbaar, maar er moet over hindernissen en een betonnen wegje ingevlogen worden. De leerling voert de landing uit maar komt op het laatste ogenblik te laag. De instructeur

grijpt te laat in en de staart blijft haken achter de rand van het betonnen wegje.

**Conclusie:** verwacht altijd het onverwachte!

Gaston Peeters

## Het hoekje van de boekenvreter

Voor wie wenst in het buitenland een minder bekend zweefvliegveld uit te kiezen voor een paar weken vakantie, is de taak vaak niet makkelijk. Welke vliegvelden aanvaarden gastpiloten, wat zijn de voorwaarden, zijn er plaatselijke toestellen beschikbaar, wat is de accommodatie? Dat zijn zowat de vragen waarop de handige gids van Alexander WILLBERG, *Segelflugplätze in Deutschland*, een antwoord wil bieden voor wie bij onze oosterburen een kijkje wil nemen.

Voor nagenoeg 120 zweefvliegvelden heeft Willberg de volgende informatie vergaard: aard van het vliegveld, coördinaten, hoogte, kenmerken van de startbaan, frequentie; contactpersoon met adres, telefoon, e-mail en homepage; reisweg, startmiddelen en kosten, mogelijkheid tot al dan niet gemonteerd stallen, startmogelijkheden op weekdagen, aantal actieve clubs, één- en tweezitters per club, bruikbaar door bezoeker of niet, gastlidmaatschap of niet, voorwaarden tot gebruik der toestellen, kosten voor gebruik; beschikbaarheid clubhuis, speeltuin voor kinderen, restaurant met goedkoopste maaltijd, WC; dichtstbijgelegen stad, toeristische attracties, overnachtingsmogelijkheden, bereikbaarheid met openbaar vervoer. Een pak informatie die men gewoonlijk slechts ten koste van heel wat correspondentie of telefoontjes verenigd krijgt.

Natuurlijk staan niet alle zweefvliegvelden van Duitsland in deze eerste uitgave. Er werd naar elk vliegveld een vragenlijst gestuurd, maar van heel wat plaatsen kwam er geen antwoord, en vaak was de informatie nogal fragmentair. Zo was er ook niet van elk vliegveld een drukklare foto beschikbaar. In elk geval is de auteur vast van plan in volgende uitgaven de ontbrekende informatie aan te bieden. Achteraan het boek is er trouwens een exemplaar van de

vragenlijst beschikbaar, zodat de verantwoordelijken van de clubs en vliegvelden alsnog hun gegevens kunnen opsturen. Er staan trouwens ook een paar Oostenrijkse en één... Australisch zweefvliegveld in het boek.

Opgelet! *Segelflugplätze in Deutschland* is ontworpen als reisgids voor de zweefvlieger die langs de weg komt, niet als goedkoop Bottlang-alternatief. Je vindt er geen aanvlichtkaart of andere luchtvaartgebonden gegevens. Indien je van plan bent deze vliegvelden in vlucht te bezoeken, denk eraan een geldige luchtvaartkaart mee te nemen en de recentste aanvlichtinformatie uit de AIP Duitsland te raadplegen. Een goed hulpmiddel is ook de jaarlijks vernieuwde *Fliieger-Taschenkalender* of het *Flugplatz-Taschenbuch*.

Stéphane

Graag lassen wij volgend bericht in van de Aviation Society of Antwerp:

*BELGIAN CIVIL REGISTER 2000/2001* door J. Schotmans en B. Rongé

ISBN 90-803606-2-7, uitgegeven door de Aviation Society of Antwerp vzw, Luchthaven Antwerpen, Bus 38, 2100 Antwerpen-Deurne. Formaat 21 x 15 cm, gelijmd, 194 blz. Illustraties: 118 zwart-witfoto's en 1 plan. Prijs: 400 BEF (+ 75 BEF verzendingskosten) te bestellen bij de Aviation Society of Antwerp vzw, Luchthaven Antwerpen, bus 38, 2100 Antwerpen-Deurne, op bankrekeningnummer 001-0599950-81 met vermelding "BCR2000".

Na een onderbreking van drie jaar is onze vereniging er weer in geslaagd een nieuwe up to date editie te publiceren van het "BELGIAN CIVIL REGISTER". Deze uitgave, met een voorwoord van Minister van Mobiliteit

en Transport, Isabelle Durant, geeft U een globaal overzicht van alles wat men op civiel vlak in België kan aantreffen. Het register is onderverdeeld in 13 overzichtelijke secties. In sectie 1 vindt men alle officieel ingeschreven toestellen (al dan niet in vliegwaardige toestand), gaande van éénmotorige sportvliegtuigen, helikopters, zakenvliegtuigen, businessjets, airliners, tot zwevers en motorzwevers. Sectie 2 geeft U een overzicht van alle homebuilts, terwijl in sectie 3 alle ULM/DPM & UPM's worden vermeld. In sectie 4 wordt in alfabetische volgorde alle publiciteit op warmeluchtballons weergegeven en sectie 5 brengt U een lijst met wedstrijdzwervercodes. Alle wrakken en blikvangers zijn terug te vinden in sectie 6.

De snelst groeiende sectie 7 is deze van de buitenlands geregistreerde vliegtuigen die operationeel zijn vanuit ons land. Ook sectie 8 met de buitenlandse ULM/DPM & UPM's neemt verder uitbreiding. In sectie 9 wordt een overzicht gegeven van alle toestellen die actief waren na de publicatie van het vorige register, maar die inmiddels terug werden afgeschreven. In sectie 10 vindt U een handige lijst van alle toestellen die officieel werden afgeschreven na onze vorige publicatie begin 1997. Waar alle luchthavens en vliegvelden zijn gelegen in ons land vindt U terug in sectie 11. Sectie 12 geeft een verduidelijking van gebruikte afkortingen en sectie 13 brengt tenslotte een overzicht van het aantal toestellen per vliegtuigtype die momenteel officieel zijn geregistreerd. Dit actueel Belgisch luchtvaartregister is dan ook een handige gids bij uw bezoek aan één of andere luchthaven of vliegveld in ons land. Wees er snel bij want deze publicatie is zeer gegeerd bij vele binnen- en buitenlandse vliegtuigspotters, maar ook in de professionele luchtvaartwereld!

## Zweefvliegtuignieuws

### Akaflieg Aachen

Onder leiding van prof. Röger hebben de studenten uit Aken een Mistral C omgebouwd tot afstandsbestuurd toestel om de werking van een totaalredding-noodvalschermin abnormale vliegtuigtoestanden te testen. Streifeneder gebruikt reeds een jaar lang

een versterkte Discus voor zijn totaalreddingssysteem, maar voor het echt gevaarlijke werk verkiest men een toestel zonder piloot. De Mistral wordt ondersteboven gemonteerd, en door een helikopter in die positie opgesleept. De tests worden uitgevoerd boven een militair oefengebied, om

niemand in gevaar te brengen bij eventueel neervallende brokstukken.

### Colditz Cock

Wie een beetje interesse heeft voor de geschiedenis van WOII kent hoogstwaar-

schijnlijk het Duitse kasteel van Colditz (Saksen), waar geallieerde officieren met meerdere ontsnappingspogingen werden opgesloten. Die groep heethoofden ontwierpen een ongelooflijke reeks knotsgekke ontsnappingsplannen, maar het neusje van de zalm was zonder twijfel het project om een tweezits zweefvliegtuig te bouwen, het 's nachts van een glijbaan op het dak te kapulteren om zo een lager gelegen weide te bereiken. Welnu, niet alleen ontwierp Flight Lieutenant William Goldfinch in 1944 het passende toestel, men slaagde er effectief in het toestel heimelijk te bouwen in een verborgen ruimte op de zolder van het kasteel, ondanks de Duitse bewakers!

Bij gebrek aan luchtvaartmateriaal werd er gebruik gemaakt van houten latten uit bedden en dakgebinte, van telefoonkabel als spandraden en stuurkabels, van blauw en wit geruite lakens als bespanning. De vleugel had een Clark Y-H profiel, een spanwijdte van 9,75 m en een oppervlakte van 15,05 m<sup>2</sup>. De berekende glijhoek was 1:12. Toen het toestel klaar was, waren de Amerikanen vlakbij en werd er besloten de ontsnappingspoging op te schorten. De Colditz Cock, waarvan slechts één foto bestaat, maar wel twee volledige sets originele bouwtekeningen, heeft dus nooit gevlogen, en is verloren gegaan.

Onlangs besloot Channel 4 TV een documentaire te draaien over Colditz, en wenste daarvoor een vliegwaardige kopie van de Cock. De plannen werden toevertrouwd aan een bedrijf dat zich specialiseert in replica's en herstelling van oldtimer vliegtuigen. Op enkele maanden tijd was het toestel klaar. Op 23 januari 2000 werd het door Derek Piggott ingevlogen, en op 2 februari was het John Lee, ingehuurd door Channel 4 TV om het toestel te vliegen voor de documentaire, die het demonstreerde voor de ogen van ontwerper Bill Goldfinch en medebouwer Jack Best. Beide 80-plussers waren danig onder de indruk van het nauwkeurige reconstructiewerk, hoewel de replica slechts één zit telt. Jammer genoeg is Jack Best ondertussen overleden.

## Fiberglastechniek Rudolf Lindner

De bekende herstellfirma uit Walpertshofen heeft de LBA-goedkeuring ontvangen voor een ombouwset waardoor de Grob Twin 3, Twin 3 Acro en Twin 3 SL motorzwever tot een spanwijdte van 20 m kunnen gebracht worden. Door de opsteektippen verbeteren de vliegeigenschappen aanzienlijk: bij de Twin 3 SL gaat de min. daalsnelheid van 0,69 naar 0,61 m/s, de beste glijhoek van 1:37 naar 1:40,8. Er kan 5 km/h trager gethermiek worden, en het toestel vliegt stabiel.

## Genesis 2

Dick Johnson is bekend voor zijn compromisloze prestatietests van zweefvliegtuigen. Menig zweefvliegtuigbouwer reageerde verontwaardigd bij het lezen van polaires die ver beneden de geadverteerde waarden lagen. Maar zijn metingen, hoewel met beperkte middelen uitgevoerd en dus wellicht minder statistisch precies dan die van de akafliërs, zijn de enige werkelijk onafhankelijke bron van informatie voor de would-be koper. Zijn bevindingen voor de bijna-vliegende-vleugel Genesis 2 werden dus met spanning verwacht. En blijkt dat het toestel, zoals door de ontwerpers voorzien, inderdaad beter is dan een door dezelfde ploeg en met dezelfde instrumentatie gemeten Discus (1)a. Het beste glijgetal werd gemeten op 40,5 bij 51 kts met, en 42 bij 56 kts zonder turbulator-tape aan de vleugelwortel. De turbulatorstrips gaven wel betere prestaties bij snelheden beneden de 50 kts.

## Horten

Op verschillende plaatsen in Duitsland is men volop bezig met het restaureren van een aantal authentieke Horten vliegende-vleugel zweefvliegtuigen. Een Horten 4A, LA-AD, werd te Oberschleissheim piekfijn hersteld. Het Amerikaanse Smithsonian Institute, waar de in 1945 buitgemaakte toestellen waren ondergebracht, bood aan een Ho 2 terug te geven aan het Duitse Museum voor Techniek te München en de andere tijdelijk in bruikleen aan te bieden, in ruil voor de herstelling van de ondertussen zwaar gehavende zweefvliegtuigen. Een Ho 3f, een Ho 3h en een Ho 6 worden dus gerestaureerd om weldra te prijken in de nieuwe tentoonstellingsruimte van het Smithsonian die in 2003 zal ingehuldigd worden op de luchthaven Washington-Dulles. Jammer genoeg wordt geen van de Hortens luchtwaardig gemaakt.

## Mylar roerafdichtingen

Deze voorgebogen strips worden veelvuldig gebruikt bij nieuwe toestellen, maar ook bij oudere om vergane roerafdichtingen te vervangen. Zij worden vastgekleefd met dubbelzijdige kleefband, en de voorkant wordt daarenboven overdekt met een dunne PVC tape. Uit een recent incident is gebleken dat, wanneer het dubbelzijdige kleefband om welke reden ook loslaat, de Mylar afdichting, nog vastgehecht door de PVC tape, in de onderdruk bovenaan het profiel kan gaan rechtstaan en aldus een spoiler-effect veroorzaakt die de bestuurbaarheid in het gedrang brengt. Bij de dagelijkse controle volstaat het dus niet visueel te checken of de PVC tape nog goed zit, de hechting van het dubbelzijdige kleefband moet eveneens nagegaan worden.

## Rolladen-Schneider

De eerste Schneider motorzwever, de LS9, wordt na een lange ontwikkelingsfase in serie gebouwd. Het toestel werd in 1995 ontwikkeld, maar de beslissing van Rotax om geen motoren meer te leveren voor zweefvliegtuigen dwong Schneider tot uitstel. Hij wachtte liever tot de kinderziekten van de 50 pk Solo 2625 waren opgelost, alvorens die aan te passen aan de uit de LS6-18w afgeleide zelfstarter. Opmerkelijk is de inbouw van het staartwiel in het richtingsroer, zodat het automatisch meedraait. Verder is de LS9 puur LS. De LS6-vleugel werd passend versterkt, en de romp is natuurlijk ruimer uitgevallen. Het propeller-remsysteem is speciaal voor dit toestel ontwikkeld om een eenvoudiger en betrouwbaarder intrekken toe te laten. Leeggewicht 380 kg, max. startgewicht 525 kg, min. daalsnelheid 0,55 m/s bij 85 km/h, glijgetal 48 bij 105 km/h.

## Schempp-Hirth

Hier zijn twee nieuwe motorzwevers beschikbaar: de Discus 2 standaardklasser is voortaan als bT-versie met thuisbrenger beschikbaar. De éénzits Nimbus 4M openklasser heeft nu ook de 60 pk sterke Solo 2625-02 motor, waardoor stijgsnelheid en geluidsdemping beduidend gunstiger uitvallen.

## Schleicher

Het nieuwe standaardtoestel van Schleicher, de ASW 28, ging op 23 maart voor het eerst de lucht in. Aanleiding voor deze nieuwe ontwikkeling was de vaststelling dat het profiel van voorganger ASW 24 bij turbulentie een gevoelige prestatievermindering incasseerde. Loek Boermans kreeg dus de opdracht om een nieuw profiel te ontwikkelen waarbij dit probleem niet optreedt. Bij de eerste vluchten stelde men in ieder geval vast dat de vliegeigenschappen van het toestel nog beter waren dan bij de ASW 24. Qua prestaties voorziet men volgens de luchtkanaalmetingen een glijgetal van 45 bij 105 km/h en een minimum daalsnelheid van 0,55 m/s bij 90 km/h. Het toestel weegt leeg 235 kg en kan 180 liter waterballast meenemen, voor een max. vlieggewicht van 525 kg. Daarbij kan de vleugelbelasting schommelen tussen 29 en 50 kg/m<sup>2</sup>.

## Zwaartepuntskoppelingen

De plannen van de LBA om de vliegtuigsleep via de zwaartepuntskoppeling per decreet te verbieden, verwekken heel wat opschudding in de Duitse zweefvliegwereld. Hoewel niemand betwijfelt dat deze sleepwijze meer concentratie vergt, is men het er helemaal niet mee eens dat dit volstaat om ze te verbieden. Veeleer ziet men heil in een ver-

strengen van de ervaringseisen voor het behoud van de aantekening "motorsleep" (nu slechts 5 sleepstarts in 2 jaar). Er gebeuren trouwens ook heel wat ongevallen bij sleeps aan de neushaak. Een verplichte ombouw van de talloze toestellen zonder neushaak (indien mogelijk!) zou een financiële aderlating betekenen (9 miljoen DEM voor Duits ingeschreven toestellen alleen) en wegens onvoldoende werkplaatscapaciteit een heleboel praktische problemen meebrengen, zonder garanties op veiliger sleepvluchten, aldus de tegenstanders van de voorgestelde maatregel.

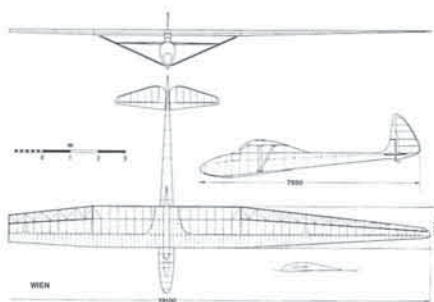
De LBA steunt op een studie van de DLR over sleepongevallen tussen 1973 en 1998. In 90 % van de zware ongevallen werd de sleeppiloot gedood, d. i. 10 doden op 25 jaar. Meestal was dit bij een start met zwaartepuntshaak, maar of men bij een zo gering aantal gevallen statistisch relevante conclusies kan trekken, is zeer de vraag. Wel staat vast dat in meer dan de helft van alle (lichte en zware) ongevallen, de piloot minder dan 10 uur ervaring had op het gevlogene type, en in 31 op 36 gevallen minder dan 10 sleepstarts tijdens de laatste 3 maand. In ieder geval zou het decreet, indien uitge-

vaardigd, de overnamewaarde van bepaalde types sterk kunnen doen dalen, en vroeg of laat zouden andere landen het Duitse voorbeeld kunnen volgen. Merkwaardig is dat, terwijl de zweefvliegtuigbouwers en zweefvliegers heftig reageerden, de Duitse Aëroclub zich in eerste instantie tevreden stelde met de eis naar een bescheiden overgangstermijn. Pas toen de achterban zwaar protesteerde, besloot ook de DAeC bezwaar aan te tekenen tegen de geplande regelgeving.

## Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 4)

*Na de lestoestellen die in de vorige aflevering werden besproken, komen nu enkele fijnere toestellen aan de beurt, die in hun tijd werkelijke prestaties mogelijk maakten.*

Zo was er de **Wien**, in 1930 gebouwd in opdracht van Robert Kronfeld, een jonge Weense piloot die op het Rhöntreffen in 1928 voor het eerst de door Walther Georgii ontworpen variometer testte en met veel succes "opzettelijk" de thermiek benutte.



Met de Wien ging Kronfeld in 1930 in Engeland op tournee, en brak er verscheidene records: 2 560 meter hoogte, het wereldafstandsrecord van 150 km, heen en terug over het Kanaal (hoewel hoog genoeg opgesleept om in glijvlucht de oversteek te wagen). De Wien was gebouwd door Alexander Lippisch en had als bijzondere eigenschap dat alle tussenvleugelribben in de aanvliegboord iets tot voorbij de hoofdlijger reikten, wat door de doorschijnende bespanning heen eruit zag als een reeks zaagtanden. De spanwijdte was 19,10 m en de slankheid bijna 20.

Om die lange vleugel toch licht en stijf te kunnen houden, gebruikte Lippisch twee V-vormige steunen, ondanks de bijkomende weerstand die ze veroorzaakten. Het profiel was een op verzoek van Kronfeld, en met het oog op goede langzaamvliegeigenschappen (in de thermiek), meer dan normaal uitgehold Göttingen 549, een profiel dat later zeer populair werd. De vleugel was demonteerbaar in drie delen: een rechthoekig middenstuk van zowat vijf meter,

en de twee spits toelopende tippen van elk rond de zeven meter, die over hun hele lengte de ailerons droegen.

Er zat geen cockpitkap en oorspronkelijk zelfs geen windscherm op de romp, zodat de piloot een muts en windbril moest dragen. De instrumenten, vooral de "geheime" variometer, lagen nagenoeg plat op de voorste rand van de cockpitafdekking ingebouwd, achter de grote venturi voor de snelheidsmeter. Achter het hoofd van de piloot rees de stevige centrale voet voor de vleugel op, heel aëro dynamisch gevormd om de overgang naar de vleugel te optimaliseren. De romp was uitermate slank, en nagenoeg rond in doorsnee, vergelijkbaar met de huidige kunststofrompen. Het stabilo was van het pendeltype, zonder tegengewichten of trimuitrusting. Er was nagenoeg geen staartvin, alleen een kleine stomp waarop het grote, aëro dynamisch uitgebalanceerde richtingsroer scharnierde. De slede was op rubberblokken afgeveerd.

Op 5 augustus 1931 maakte Kronfeld weer eens een vlucht van 164 km, die door professor Georgii beschreven werd als "de eerste wetenschappelijke informatie over de frequentie van de thermiekbellen, die bij mooi weer in zo groten getale voorkomen dat tussen elke thermiek slechts een korte glijvlucht nodig is." Van toen af werd de nood aan weer een ander type zweefvliegtuig voelbaar, namelijk een toestel met een groter glijgetal, om bij het doorsteken zo weinig mogelijk hoogte te verliezen.

Technische gegevens van de **Wien**: spanwijdte 19,10 m; vleugeloppervlakte 18,4 m<sup>2</sup>; slankheid 19,6; romplengte 7,95 m; leeggewicht 158 kg; vlieggewicht 248 kg; vleugelbelasting 13,8 kg/m<sup>2</sup>.

Het volgende ontwerp van Lippisch was de **Fafnir**, bekend wegens zijn eigenaardige "cockpitkap" van hout, waaruit de piloot alleen zijwaarts kon kijken. Hier was alles opgeofferd aan de romp-vleugelovergang, en er waren ook geen zijdelingse vleugelsteu-



nen voor de vrijdragende "meeuwenvleugel" van 19 m spanwijdte met een heel hol Göttingen 652-profiel, langzaam overgaand naar Göttingen 535. Die meeuwenvleugel, met de typische knik erin, zette de modetrend tot in de jaren 50. De Fafnir werd geprezen als het mooiste zweefvliegtuig dat ooit was gebouwd.

De vleugel had drie liggers: de hoofdlijger in doosvorm op 1/3 van de koorde, en voorin en achteraan een I-lijger. De ribben zaten dicht bijeen om de profielcorrectheid te garanderen en de aanvliegboord was met triplex beplankt, ook een constructiekenmerk dat van toen af niet meer weg te denken was.

De romp lag over heel zijn lengte dicht bij de grond, wat problemen opleverde bij de grondmanoeuvres en de starts en landingen. De slede was afgeveerd door een reeks tennisballen die op hun plaats werden gehouden door dunne houten latjes en een bekleding van zeildoek of leder.

In 1931 was Groenhoff, de piloot die met de Fafnir aan de Wasserkuppewedstrijd van 1930 had deelgenomen, de eerste die een afstand van meer dan 200 km aflegde, maar omdat hij in vliegtuigsleep gestart was (een startwijze die de FAI nog niet erkende voor recordpogingen), werden zijn 278 km niet officieel gehomologeerd. Hij maakte die vlucht op 4 mei 1931 in stormweer en de vleugel werd door hagel doorboord, zodat het water erin rondklotste... Op 4 juli van hetzelfde jaar haalde hij officieel 220 km, waarvoor hij in het donker moest landen bij het

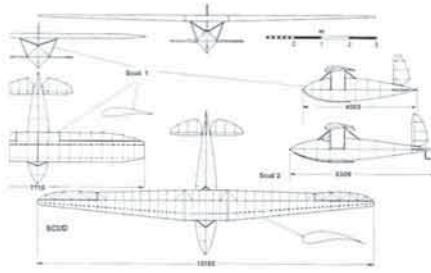
schijnsel van zijn eigen zaklamp die hij uit de zijdelingse opening van zijn "cockpitkap" moest steken!

Nadien vloog hij in de Alpen en maakte daar verscheidene keren brokken die hij overleefde. Maar op de Rhön in 1932 had hij weer een startongeluk, waarna hij met zijn parachute sprong, die echter niet openging. Groenhoff overleefde zijn val niet. De Fafnir viel in het bos en werd later nog hersteld, maar raakte uiteindelijk vernield in een Berlijns museum tijdens de tweede wereldoorlog.

Technische gegevens **Fafnir**: spanwijdte 19 m; vleugeloppervlakte 18,6 m<sup>2</sup>; romplengte 7,76 m; leeggewicht 220 kg; vlieggewicht 315 kg; vleugelbelasting 16,9 kg/m<sup>2</sup>.

In dezelfde periode bouwde ook Engeland zweeftoestellen, maar dan wel "beginners". In 1931 verscheen de **Scud** op de markt, een toestel dat bedoeld was voor de verdere opleiding na de Prüfling en de Falke.

De bovenzijde van de vleugel was beplankt tot de tweede ligger en de vluchtboord was niet meer dan een draad die de uiteinden van



de ribben met elkaar verbond. Ondanks de geringe spanwijdte van slechts 7,72 m waren de rolroeren heel groot bemeten. De romp, met een lengte van 4,06 m, had een ruitvormige doorsnede, overhoeks gezet, en was met stangen opgehangen aan de vleugel. Het richtingsroer en de twee halve pendelhoogteroeren waren identiek van vorm en onderling compleet uitwisselbaar. Het toestel was ook bedoeld voor de zelfbouw aan de hand van een kit, die alle metalen delen en de plannen bevatte. Het was zeker geen prestatiekist, maar in 1931 werd toch de eerste Britse zweefvlucht van meer dan één uur erop gemaakt.

In 1932 werd de **Scud 2** aangekondigd. De

romp was 5,30 m lang en de spanwijdte werd tot 12,19 m vergroot. De vluchtboord bestond nu uit houten latten en het erg holle profiel Göttingen 652 werd aangevend. De vleugel had een rechthoekig middenstuk dat altijd op het stangenplatform bevestigd bleef, en de vleugeltippen van 4 m lengte zaten met 3 horizontale pinnen vast. Ook bij de Scud 2 waren hoogteroeren en richtingsroer onderling verwisselbaar. De eigenaar van het prototype vloog er in 1933 het nieuwe Britse hoogterecord van 716 meter mee. Later werd een andere piloot met zijn Scud 2 in een wolk opgezogen en 2 537 meter boven zijn startpunt weer "uitgespuwd". Zijn hoogterecord hield 4 jaar stand.

Technische kenmerken **Scud 1**: spanwijdte 7,72 m; vleugeloppervlakte 7,9 m<sup>2</sup>; slankheid 7,5; romplengte 4,06 m; vlieggewicht: 114,7 kg; vleugelbelasting: 14,5 kg/m<sup>2</sup>.

**Scud 2**: spanwijdte 12,19 m; vleugeloppervlakte 9,29 m<sup>2</sup>; slankheid 16; romplengte 5,30 m; vlieggewicht 145,15 kg; vleugelbelasting 15,6 kg/m<sup>2</sup>.

Peter Mullaert

## Doet ie het of doet ie het niet?

Een tweetal jaren geleden volgde ik, samen met enkele andere modelpilooten, theoriecursus zweven. Dit uit interesse en om wat meer te weten te komen over die dingen die echte vliegerij gemeen heeft met de modelvliegerij. Tijdens de cursus Meteo stelde één van mijn collega's modelisten de vraag: "Thermiek, roteert die, en zo ja, in welke richting?" Een ja of neen antwoord is eigenlijk niet gegeven, en mijn collega bleef dus met zijn ei zitten. Ik trouwens ook, want ondertussen ben ik een gepassioneerde zweefpiloot geworden en die ene simpele vraag is me sindsdien blijven intrigeren.

Als je ergens niet veel van af kent, is het aangewezen zelf je ogen de kost te geven, veel info te vergaren, het veel mensen lastig te maken met je vragen en uit dat alles een synthese te maken. Hier gaan we dan, en we gaan uit van toestanden op het noordelijke halfrond:

- \* in de V.S.A. werd op 1 000 tornado's slechts één rechtsdraaiende opgemerkt, alle andere roteerden linksom zoals de wind om een lagedrukgebied;
- \* zelf opgemerkt: opwaartse wind onder cb: linkse rotatie;
- \* hooiduivel: linkse rotatie;
- \* lagedrukgebied: linkse rotatie;
- \* hogedrukgebied: rechtse rotatie;
- \* draaikolk op zee: rechtse rotatie;
- \* leeglopen van gootsteen: bijna te verwaarlozen, voorkeursrotatie rechtsom.

Merk hierbij op dat de stijgende massa's uit

deze opsomming bij voorkeur linksom draaien en de dalende rechtsom. Voor zover ons bekend hebben de Heren Buys Ballot en Coriolis hier een serieuze vinger in de pap.

WAAROM ZOU EEN THERMIEKBEL OF SLURF, VERMITS DIE STIJGT, DAN OOK NIET BIJ VOORKEUR LINKSOM DRAAIEN?

Is dat dan zo belangrijk, zult U misschien vragen. Misschien wel, misschien niet, ik heb nog een paar doordenkertjes.

- \* een paar weken geleden belde mijn collega modelpiloot. In een reportage over trekkende ooievaars (welke toch expertzwevers zijn) werd ENKEL RECHTS-DRAAIEND "POMPEN" opgemerkt;
- \* bij het aanvliegen van thermiek stijgt de indicated airspeed soms. Dit fenomeen werd vroeger reeds besproken in dit tijdschrift en het zou een gevolg zijn van een gewijzigde aanvalshoek, maar is het misschien ook niet het gevolg van het feit dat men plots tegen de rotatie van die thermiek invliegt? Je krijgt dan namelijk een gelijkaardig verschijnsel als bij windgraadiënt.

Proberen we nu eens te berekenen wat we eventueel zouden kunnen winnen met te "pompen" tegen deze horizontale rotatie van onze thermiek in (gesteld dat deze er inderdaad is). We nemen als voorbeeld, heel optimistisch, een superpomp, want dan spreken de cijfers een beetje meer tot de ver-

beelding. Bij kleinere pompen blijven de verhoudingen echter dezelfde. Veronderstel dat onze "pomp" een hoogte heeft van 1 000 m, een diameter van 400 m en een stijgsnelheid van 3 m/sec. Het totaal gewicht van onze zwever is bijv. 500 kg.

Zelfs al draait deze luchtmasa maar éénmaal linksom rond gedurende de opstijging, dan heeft zij al een horizontale snelheid van ruim 13 km/h aan de buitenkant. Als we een indicated airspeed van 80 km/h aanhouden, betekent dit dat we linksom draaiend een grondsnelheid van 93 km/h hebben en rechtsom draaiend 67 km/h. Bij een bochtstraal van 200 m zal onze hellingshoek linksom draaiend ongeveer 19 en rechtsom draaiend circa 10 graden bedragen, dit verschil teneinde de gewijzigde middelpuntvliedende kracht te overwinnen. We moeten dus linksom 529 kg en rechtsom 508 kg lift creëren (gelukkig dat ik hulp had voor deze berekeningen). In het laatste geval zal er dus duidelijk minder energie verloren gaan en onze stijgsnelheid zal dan toenemen.

Het lijkt me aannemelijk dat een eventuele horizontale rotatie zich meer laat gevoelen bij sterkere verticale luchtverplaatsingen. Ik ga ervan uit dat dit hele verhaal iets meer is dan wishful thinking of dromerij bij daglicht, naar mijn gevoel zijn er teveel indicatoren waar we niet zomaar naast mogen kijken. Uiteraard is het moeilijk, zoniet onmogelijk, een goede bewijsvoering aan te geven voor deze stelling. Pittig detail: de

tegenstanders kunnen ook niet bewijzen dat het niet zo is!!!

Het is me duidelijk dat met dit artikelje de nodige stof voor discussie werd aangegeven.

Je doet maar, mijn voorkeursdraairichting in de pomp zal vanaf nu rechtsom zijn. Pompen jullie allemaal maar linksom, het zit er dik in dat jullie dan meestal zicht zullen hebben op de onderkant van mijn vlie-

ger (als ik tegen die tijd ook nog fatsoenlijk leer vliegen!!!).

R. Vervoort, A.C.B.

## Mijn eerste 300: twee ervaringen

Na de 50 km-proef voor het D-brevet is het voor de beginnende overlandvlieger een hele sprong naar de 300 km voor goud of diamant. De twee volgende berichten tonen nog maar eens aan hoe verschillend de wegen zijn die naar succes leiden!

### 300 km

Blois (Frankrijk), gelegen tussen reusachtige (buitenlandings-)velden en waar fantastische thermiek ontstaat onder een wolkenbasis van 2 000 - 2 500 m. Ideale condities dus om een beginnend overlandvlieger kennis te laten maken met de kunst van het afstandsvliegen. De 50 km had ik enkele dagen nadat ik mijn zweefvliegvergunning gekregen had, reeds in België (Keiheuvel) gevlogen, en dan moest het "echte" overlandvliegen maar in Blois komen.

Op 28 juli, na een halve week van niet-vliegen - over fantastische condities gesproken -, leek het weer ons eindelijk een beetje gunstiger gezind. De Standaard Libelle en de Discus T stonden snel in piste, maar pas om 14 uur startte ik als eerste, en had "just for fun" 300 km opgegeven. Na het loskoppelen stond de eerste 1 m - bel voor mij klaar om me naar 1 100 m hoogte te brengen. Al snel volgden MC (mijn vader) op Discus T, Wolfgang 1 (Standaard Libelle) en Wolfgang 2 (LS3). Gezamenlijk werd in de ruimere omgeving de thermiek afgetast en gewacht tot de tijd rijp zou zijn om toch nog te vertrekken.

15:00 uur: de gehoopte weersverbetering komt maar niet, de basis stijgt slechts heel traag tot 1 300 m en de sterkte van de thermiek blijft rond 1 à 1,5 m schommelen. Uiteindelijk werd dan beslist om toch maar af te vliegen met als doel het eerste keerpunt (Le Mans) te bereiken en dan zouden wij verder zien. Wolfgang 1 en 2 hadden geen proef opgegeven en besloten met ons mee te vliegen. Onze doorsteeksnelheid moest beperkt worden tot 130 km/h, omdat dit voor de 2 Libelles het maximum haalbare was bij zo'n weer. Door gebundelde tactische en meteorologische kennis van de drie ervaren overland- en wedstrijdvliegers kwamen we toch redelijk snel vooruit, totdat 20 km voor Le Mans de lucht opeens dood leek te zijn. Slechts hier en daar stond er nog een half uitgedoofde cumulus. In de laatste bel werd er nog eens tot 1 400 m geklommen en dan doorgestoken aan 110 - 120 km/h.

Vlak na het eerste keerpunt (vliegveld Le Mans), konden we dan op 600 m terug aanpakken in een bel van 0,3 - 0,5 m. Wat een karwei! Was dit het paradijs "La douce France"? Het tweede been verliep dan een stuk beter (op de eerste 20 km na), met steeds sterkere thermiek. Toen we terug ten noorden van Blois passeerden, t.h.v. Vendôme, werden we door onze grote weldoener, de zon, getrakteerd op 3 bellen van 2 tot 3 meter. Het was reeds 18:00 uur en via de radio werd overwogen of verder vliegen wel de moeite zou zijn. Maar omdat zweven toch zo mooi is, vlogen we voort richting Orleans. Maar opnieuw leek de lucht 15 km voor het keerpunt (St.-Denis de l'Hôtel) dood: grote uiteengelopen cumuli bedekten de lucht en gaven de zon geen kans om de aarde te verwarmen. Daarbij liep de zichtbaarheid terug tot zo'n 5 km.



Bert Schmelzer Jr. in de "21" (foto Schmelzer)

Op 900 m doofde onze laatste bel van 0,5 m/s uit, en werd er aan de snelheid van het beste glijgetal doorgestoken naar het keerpunt. Op 600 m maakte ik snel een foto en dan terug naar de weinige lichtere vlekken, die op de grond ten zuiden van de Loire te zien waren: 500 m toonde de hoogtemeter nu nog maar, dan 400 m, 350 m,... een buitenlanding werd waarschijnlijk. Dan raakten plots tekens van een mogelijke thermiekbeld de smalle Libellevleugels en warempel, de vier elegante zwevers kregen van moeder natuur nog maar eens de kans om hun vlucht te verlengen.

Met 0,3 m/s gaat het naar 1 100 m. Nu begint het echt laat te worden, er zijn nog 60 km te vliegen en het is reeds 19:20 uur. Er wordt doorgestoken aan 110 km/h om niet meer te laag te moeten aanpakken. Door het kiezen van een gunstige weg geraken we zonder echt te draaien tot op 40 km van Blois Aero, en we beseffen maar al te goed

dat de grote uiteengelopen wolk, die boven Beaugency hangt, onze laatste kans is om de vlucht succesvol te kunnen beëindigen. Onder deze wolk zoeken wij op 700 meter hoogte naar het kleine beetje thermiek dat nodig is om nog één keer op 1 300 m hoogte te geraken. Na enkele zoekbewegingen stijgen wij nog een allerlaatste keer voor vandaag. Zeer langzaam komen de benodigde 1 300 m steeds dichterbij.

Opeens toont de hoogtemeter wat wij van hem verlangen om een veilige eindaanvlucht van 40 km naar Blois Aéro te kunnen maken. De lucht is nu erg rustig geworden, de wind waait uit de goede richting, en stilletjesaan komt het geluksgevoel op. Op 5 km van Blois bedraagt de hoogte een ruime 500 meter, dus nog genoeg voor een snelle overvlucht: aanduiken tot 250 km/h en dan steil optrekken boven de camping met een gevoel van "victory". De eerste 300 km zijn binnen! Om 20:05 uur rolt de Libelle van de landingsbaan en staan familie en vrienden van de club al klaar met champagne. Ik wist niet dat champagne zo lekker kon smaken! Op 29-7-99 heb ik onder iets betere omstandigheden hetzelfde traject nog eens met de "21" gevlogen. Maar waar bleef nu de champagne?

Met dit artikel zou ik iedereen willen aansporen om het overlandvliegen te beoefenen. In elke club zijn er wel enkele ervaren piloten die graag tips zullen geven. Het zalige gevoel tijdens en na een overlandvlucht, blijft voor mij ongeëvenaard. Tevens wil ik nog eens bedanken voor de steun van mijn familie en mijn medevliegers, want zonder hen was dit allemaal niet meteen mogelijk geweest.

Bert Schmelzer jr.

### Van modelbouw tot Δ FAI 300 km Fauconnet

"De kapper" noemt men de kleine gestalte die vaak bij de Limburgse Vleugels over de gras piste loopt, en iedereen weet dan wel dat het Willy Baeken betreft. In het gewone leven inderdaad iemand die schaar en kam hanteert maar dan wel op "Haute" niveau, waardoor zijn aansprektitel bij de vliegclub wat oneerbiedig klinkt. Maar dat is Willy's laatste zorg, temeer daar hij sinds 1991 (dus nog niet zo héél lang geleden) mét medeweten van vrouwtje Lea, een tweede

leven leidt, namelijk dit van enthousiast en gemotiveerd zweefvliegpiloot. Voordien hield hij zich in zijn vrije tijd bezig met het bouwen van modelzweefvliegtuigen en God weet hoe dikwijls hij dromend zijn modellen de lucht in zag gaan, hen op zijn elektronisch commando deed wentelen, tollen, om even later dan de vlucht te beëindigen met een duikende scheervlucht. Ze moeten onze Willy dikwijls dromend meegenomen hebben, want op een blauw weekend van zomer '91 kwam hij in gezelschap van vrouwlief de parking van vliegclub Zwartberg opgereden met het vaste voornemen de gevleugelde gewaarwordingen van zijn modellen aan den lijve te ondervinden.

Vanaf hier start ons gesprek. Een aaneenschakeling van enthousiaste uitlatingen, verwonderde beschrijvingen van fantastische belevenissen, mooie en minder mooie ervaringen en momenten, maar altijd teruggrijpend naar dé kern... "Vliegen... vliegen... zweefvliegen... Jonge, jonge... Zalig...!!"

Omdat hij, mede door gunstige omstandigheden en zeer goede begeleiding, maar meer nog door zijn gemotiveerde inzet, op relatief korte tijd goede resultaten haalde, vroeg Willy mij zijn kort vliegerslevensverhaal neer te pennen. Niet om erover te pochen maar gewoon om elke beginnening een hart onder de riem te steken, hem aan te tonen dat niets vanzelfsprekend is, dat vertrouwen in eigen kunnen moet groeien maar dat je moet geloven in jezelf.

Het verhaal begint dus op EBZW waar, na aanmoedigende suggesties van Jos Vandormael en neef David Janssen, met een eerste luchtdoop werd aangevangen. Goed gebriefd door Jos i.v.m. toestel, instrumentarium en thermiek. De eerste vlucht werd een matig succes vermits "het zakje" diende gebruikt te worden, maar de aanzet was genomen en dra wist het bloed waar het moest kruipen zodat '91 afgesloten werd met enkele vluchten en de wintertheorie. Op 5/4/92 volgde dan de 1ste instructievlucht met Harry Smulders.

## UPS EN DOWNS

Net zoals het vliegen zelf kende de opleiding hoogten en laagten.

**Willy:** "De lesvluchten verliepen moeizamer dan ik dacht, al had ik zoiets van sleeps... landingen... pomphouden... het zal wel loslopen. Toch had het allemaal zijn tijd nodig. Te veel tijd naar mijn goesting, want na de 25ste start en allerlei bedenkingen en aantekeningen over wat allemaal wel moest en kon verbeteren, werd het me zwaar te moede. Ik had nog steeds de indruk dat niet ik maar mijn instructeur de touwtjes - of is het de stick - in handen had. Na die vlucht, het was 15 augustus 1992, hield ik het voor bekeken. Het zou mij toch niet lukken. Dan er maar de brui aan geven!"

's Anderendaags komt instructeur Hugo Hoirelbeke mij opzoeken en laat hij mij mijn verhaal doen. "Waarom zou je voorlopig niet je tickets opvliegen? vroeg hij mij; daar is toch niets aan verloren." Ik besloot Hugo's raad op te volgen en ja hoor! Mede door een stimulerend gesprek en een gemotiveerd "Het zal heus wel beter gaan dan gisteren!" besloot ik er opnieuw tegenaan te gaan. Ik ben Hugo nog hoogst dankbaar voor het vertrouwen dat hij mij gaf, want daardoor kon mijn grootste droom, nl. zweefvliegen, bewaarheid worden."

Wij geven enkele belangrijke tijdstippen in Willy's vliegcarrière chronologisch weer.

**20/09/92: 40ste start; het is zover: de eerste solo**

**Willy:** "Wat een prachtig gevoel, alléén in de lucht voor een 14' durende vlucht. De landing was niet uit het boekje, maar oefening baart kunst en op verzoek van Hugo deed ik dadelijk een tweede start en zie, het landen ging al beter. Nadien heb ik afwisselend dubbel en solo gevlogen en trachtte ik steeds de adviezen van de instructeurs op te volgen. Zo maakte ik langzaam maar goede vorderingen."

**27/06/93: zweefvliegen is ook overlandvliegen, een proef uitschrijven met een bepaald doel**

"Samen met Hugo doe ik mijn eerste overlandervaring op. 110 km. EBZW-Dessel kanaal-Nederweert en terug. Ik zal het nooit vergeten. Spannend, vooral het laag bij de grond aanpakken, een nulletje vasthouden enz... Zou dit ooit voor mijzelf weggelegd zijn? Dat zou tof zijn!"

Vanaf dan is voor Willy iedere landing een poging tot doellanding.

**17/08/93**

**Willy:** "Het is prachtig weer. Ik zit in de Ka-8 en klaar om op te stijgen. Hugo geeft mij de laatste aanwijzingen om eventueel mijn 5 uren te vliegen. Het lukt. Zwaar maar de moeite waard. Mijn eerste deel voor mijn D-brevet is al binnen gehaald."

**1994**

De maanden vliegen (?) voorbij en vluchten van 1 à 3 uur zijn geen uitzondering meer. Thermiekvliegen begint aardig te lukken, hoog in de lucht blijven is de boodschap en geeft kans om te oefenen voor de 50 km. Later al wat lager laten afzakken om dan weer aan te pikken. Bevreedend dikwijls, maar na een tijdje groeit het vertrouwen en krijgt Willy er zin in. Ook is hij nieuwsgierig als collega's een buitenlanding maken en is hij er als de kippen bij om onfortuinlijke collega's op te halen. Zo observeert hij hun veldkeuze, vraagt uitleg en onthoudt hij de belangrijkste zaken. Ook het "after-flying"-gebeuren laat hem niet koud, want hij weet dat rustige ontspanning na spannende ontspanning een even grote noodzaak is.

## VOORJAAR '95 EN EERSTE OVERLAND

Zoveel mogelijk gevlogen, drie doellandingen met de Ka-8 en een overland met instructeur. Dit als voorbereiding op de zweefvliegvakantie te St.-Florentin, Frankrijk. Vele vrienden motiveren Willy, maar vooral David Janssen weet hem aan te moedigen door zijn eigen verhaal van zijn 50 km uit doeken te doen. Enfin... als de omstandigheden goed zijn, moet er niet gewacht worden.

**18/07/1995**

**Willy:** "In St-Florentin maak ik eerst een checkvlucht met René Paredis. Kwestie van de omgeving van het vliegveld te leren kennen. Enkele dagen nadien met hem in de Ka-7 overland. Pont sur Yonne heen en terug. Een test voor mij zowel voor thermiekvliegen, navigatie als voor veldkeuze. Volgens René was ik geslaagd, al zou later de navigatie mij deerlijk parten gaan spelen en zou ik mijn naam (Baeken... baken!!) weinig eer aandoen."

**Chateau-allures!!**

**Willy:** "Het was reeds de voorlaatste dag van de vakantie, maar de voorspellingen waren zeer gunstig. Goed gemotiveerd en gebriefd zou ik vertrekken voor mijn 50 km. Pont sur Yonne heen en terug. Maar dan op eigen houtje. In luchtig (?) gezelschap van René en Thieu (Stinckens) de lucht in en hoogte winnen. Snel richting bossen en T.G.V.-spoorlijn om een tijdje later de grote stad Sens reeds in het vizier te krijgen. Ondertussen ben ik mijn kompanen kwijtgeraakt, want het is sowieso geen sinecure om bij elkaar te blijven. Maar de mannen hadden mij geadviseerd naar brandjes uit te kijken moest ik soms in moeilijkheden geraken. Enfin!"

Sens had ik gezien, maar wat er daarna gebeurde kan ik moeilijk verklaren. Feit is dat ik die dag Pont sur Yonne maar niet voor de cockpit kreeg en om het allemaal nog gezelliger te maken, werd de verbinding met de radio steeds zwakker. Wel heb ik beide heren nog tegen elkaar horen zeggen dat het best was in Pont sur Yonne te landen, want dat er een fikse regenbui in aantocht was. Je kan je mijn verbazing wel voorstellen, want van donkere wolken zag ik helemaal niks, ik zat nog steeds in een sterk thermisch gebied, dus de enige wolken die dreigden waren de wolken van... ik weet niet waar ik ben... en... ik moet wellicht buitenlanden. Ik had dus begrepen dat ik fout zat, maar panikerende was er niet bij. Ik kon mijn positie niet meer bepalen, dus besloot ik gewoonweg zuid aan te houden en te vliegen tot de thermiek op was om zo zeker te zijn van mijn 50 km. Ik was om 14.30 uur vertrokken en toen het reeds 18.00 uur was wist ik dat de gevlogen tijd ruimschoots moest volstaan voor mijn 50 km. Tijd om rustig een veld te kiezen en een perfecte landing uit te voeren. Hetgeen ook gebeurde en mijn eerste buitenlanding was een feit.

Na de landing stopt er een vriendelijke mijnheer die vraagt of hij kan helpen. Mijn eerste vraag was natuurlijk waar ik was beland en hoever ik van St.-Florentin was verwijderd. Ook wees ik hem op de landkaart aan waar mijn eigenlijke doel lag. Na zijn hartelijk gelach begonnen mijn haartjes van kouwelijke ongerustheid rechtop te veren. Hij stelde mij echter gauw gerust (?) met te zeggen dat het slechts een kleine 100 km over de weg was en wees op de kaart mijn buitenlandingspunt aan, nl. Entrainx/Nohain. Na enige uitleg verschaft te hebben over het zweefvliegtuig, vroeg ik of ik ergens kon bellen. "Geen probleem!" zei het vriendelijke heerschap, "dat kan bij mij thuis!" Na een tijdje draaide de auto een prachtige dreef op en in de verte zag ik een grote muur met een zware poort opdoemen. Dan een prachtige oprijlaan naar een mooi kasteel.

Zou dit een droom zijn? Ben ik echt wakker? Aan een der torens stoppen wij en gauw wordt mij duidelijk dat ik ben opgehaald door een heuse kasteelheer. Op zijn kantoor telefoneert hij naar de thuisbasis en dra word ik opgehaald. In mijn vliegboekje noteer ik mijn eerste overland: 72 km."

#### 14/04/1996: FAUCONNET

Het allerlaatste waar Willy aan zou denken was het bezit van een eigen toestel. Tot op het ogenblik dat in eigen club een Franse Spatz te koop is. René die vroeger met Piet een Spatz vloog, suggereerde hem deze in fraaie toestand verkerende Fauconnet te kopen. Samen met zijn kompaan David overlegt Willy en de koop was gauw een feit. De eerste start viel best mee ondanks de turbulente sleep. Na enkele vluchten kreeg hij vertrouwen in de bak en werd het zijn lievelingsvliegerke.

Het zweefseizoen 1997 sloot hij af met 4 overlandvluchten met in totaal 419 km.

2 maal vloog hij verloren, wat een serieuze deuk was in zijn navigatiekunde. Maar hier zou het GPS soelaas brengen.

Willy: "Het vliegen vlotte steeds beter. Ik had al gauw 75 solo-uren dankzij de Fauconnet. Snel wordt ik op ASW-15 gelost, wat weer een stap verder was in de zweefvliegerij. In de wintermaanden hield ik mij bezig met het voorbereiden van allerlei proeven, zowel voor België als voor Frankrijk. Stelselmatig leg ik een boek aan waarin ik de proeven rangschik volgens afstand en richting. Hier was het programma van de Liga een welkome hulp. Afspraken maakte ik graag met Jos, de ons te vroeg ontvallen overlandvlieger. Samen bespraken wij de opdrachten en Jos wist mij veel bij te brengen uit zijn eigen ervaringen. Ik mag zeggen dat hij zeer veel heeft bijgedragen tot wat later een historische vlucht zou blijken. 1998 is een gelijkaardig jaar als 1997. Wel dubbel zoveel overland km, twee buitenlandingen en een FAI-driehoek van 177 km kunnen ronden."

Doch 1999 zou een memorabel jaar blijken te zijn. In de lente schrijft Willy een FAI driehoek uit om samen met de Manfred Cup (clubwedstrijd) ongeveer 400 km te overbruggen. Buitenlanden op amper 5 km van het veld, maar de Fauconnet vliegt steeds beter, al is het voorbijgestreefd materiaal. Toch begint hij te begrijpen wat de Spatz-vliegers bezielde.

Vanaf nu denkt hij ook aan een grote proef. Vertellen durft hij het haast niet, maar hij speelt met de gedachte een 300 km te proberen. René Paredis, die op een haar na deze prestatie leverde, gelooft er in en motiveert hem.

#### ZOALS DE MAAN NU SCHIJNT...

Willy: "Onze jaarlijkse vakantie te St.-Florentin start een beetje in mineur vermits wij onze

goede collega Jos Vanmulders moeten missen. Na enkele lokale vluchten (de wind was spelbreker) schrijf ik een FAI driehoek uit van 177 km en rond deze af met een reïssnelheid van 48 km per uur, wat een goede tijd blijkt te zijn. Dit was voor mij de bevestiging dat wanneer dé dag zich zou aankondigen, ik er met goede moed tegenaan zou gaan. Ik was er klaar voor! 31-07-1999. Het is 23 uur en wij zitten nog wat na te praten over de voorbije dag. Over goede en minder goede dingen, tot Willy Jacques opeens zegt: "Zoals de maan nu schijnt... let op mijn woorden... morgen wordt het de beste dag ooit! Ik schrijf morgen een 500 uit!" 's An derendaags is iedereen vol vertrouwen want naast Willy Jacques schrijft ook René en 500 uit. Dus wordt het voor mij dé 300!"

Vroeger dan de voorbije dagen is er beweging in het tentenkamp. Iedereen wordt wakker gemaakt door een stralende zon in een staalblauwe hemel. Alles nog nat van de morgendauw en het lijkt erop dat de wind zich speciaal deze dag zal gedeisd houden. Alsof Jos daarboven het heft in handen heeft. Het begint te kriebelen. Zal Willy de kans krijgen een 300 te vliegen? Het verstepunt ligt immers zo'n 150 km van het startpunt, hetgeen zelfs zijn eigen vrouwtje wist te vertellen. Toch maar de meteo afwachten.

Willy: "10 uur. De Fransen brengen het meteooverslag. 2 500 meter plafond... 5-10 kt, 3/8 cu en 5 m/sec. Waar wachten wij op? Snel mijn proevenboek geraadpleegd en gekozen voor een 300,3 km richting Zuid. Een FAI met vertrek op een been. Saint-Florentin dus, dan Ancy le Franc, Cosne s/ Loire, Pont s/ Yonne en terug. 10.45 uur. De Fauconnet wordt klaargemaakt en naar de piste gebracht en dit enkele uren vroeger dan de voorbije dagen. Ook de LS3 en de Foka liggen dra te wachten. Om 13.05 uur start ik als eerste, koppel los op

## NOODVALSCHERMEN

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

Tel : 056/50 63 90

Fax : 056/ 50 43 59

Email : jera@skynet.be

### RONNY VERVAET

Maalstraat 16, 8560 Moorsele



Member of the  
Parachute Industry Association

600 meter en krijg bij het eerste wolkje de indruk dat Jos Vanmulders zijn lievelingssigaretje heeft opgestoken. Ik stijg al gauw naar 1 900 meter. Snel de werkhogte bepaald en dra waren de omstandigheden zo goed dat ik telkens 1 000 meter kon doorsteken. De eerste foto neem ik om 14.10 uur en na wat bijtanken gaat het al richting Cosne s/ Loire. Op al die jaren heb ik nooit zoveel zwevers in de lucht gezien, de meeste met ezelsoren (winglets) en lang na mijn Fauconnet geboren. Regelmatig met mijn vleugels gewiegd om ook mij te laten gelden en om 16.11 uur kan ik Cosne ronden. Het gaat nog steeds goed, ik kom niet lager dan 1 300 meter, de wolken geven gemiddeld 3 tot 4 meter en de Fauconnet en ik kunnen het goed vinden. Nu verder naar de Yonnebrug. Indien het mij lukt daar te geraken, zal ik mijn persoonlijk record hebben gebroken en 246,8 km hebben gevlogen. Ik kan dan eventueel landen op Pont s/ Yonne. (Daar waar ik wilde zijn voor mijn eerste 50 km).

Zover is het echter nog niet, maar de reissnelheid ligt nog altijd hoger dan anders. De Yonnebrug rond ik om 18.16 uur, zodat mijn

persoonlijk record een feit is, maar er zit méér in. Dé 300! Vanaf nu heb ik weer regelmatig radiocontact met René en Willy (Foka). Ook zij zijn goed op weg om hun doel te halen. René geeft mij de raad nu zo hoog mogelijk te blijven, wat ik met plezier doe. Boven Sens de optimale hoogte genomen en nu op weg richting St.-Florentin. Ik speel op veilig en tank bij iedere wolk een beetje bij. Dan komt het zaligste gevoel dat ik ooit heb gekend... ik ben St.-Flo zover genaderd dat ik bij het uitvliegen van de hoogte op 800 meter kan aankomen. De klus is dus geklaard en ik durf nauwelijks bekennen welk gevoel ik heb wanneer ik boven de thuishaven vlieg. Ondertussen bereikt mij het bericht dat ook René zal slagen, maar dat Willy enige moeite zal hebben. Het verschil tussen een LS3 en een Foka is dan ook groot.

Ik land om precies 19.00 uur met mijn museumstuk, met een onbeschrijfelijk gevoel van geluk en trots. Het is gebeurd... het is echt... Een onvergetelijke vlucht!

Dadelijk na mijn memorabele landing besloot ik mijn verhaal op papier te zetten, niet met de bedoeling van te zeggen hoe goed ik wel ben.

Integendeel, ik heb nog veel, héél véél te leren, maar met dit verhaal wil ik anderen, jongeren en/of beginners motiveren. Al ben je 40, 50 of ouder... geen probleem. Mijn ervaring heeft aangetoond dat je heel wat kan bereiken. Tenminste als je je goed laat begeleiden, je de goeie raad van ervaren vliegers durft aannemen en opvolgen, regelmatig eens dubbel vliegt, maar vooral in jezelf blijft geloven.

Ook de rest van de groep deed het in St.-Flo goed en vloog liefst 214,46 uren en 4 580 km overland. Prachtige resultaten ook voor Dirk, Bert, Rafen Patrick die hun 50 km vlogen, René met zijn geslaagde 500 km en zelfs Willy Jacques met zijn 450 km op Foka. Frank en David keerden terug van een 110 km en Jaakske Creemers, alias de champetter, deed zijn duit in het zakje door als radioverbindingman te fungeren. Bedankt aan allen die bijgedragen hebben tot hetgeen mij tot nog toe in het zweefvliegen is overkomen. Nog héél veel zweefvliegplezier en tot ergens onder de wolken."

Willy Baeken,  
opgetekend door Piet Stinckens

## Wereldklasse!

Toen de PW-5 "Smyk" van PZL Swidnik werd uitgeroepen tot winnaar van de ontwerp-wedstrijd voor de Wereldklasse, kon men eigenlijk verwachten dat de klanten zouden stormlopen voor dit kleine, handige en goedkope zwevertje. En dat was ook zo... in de Verenigde Staten, Nieuw-Zeeland en Australië, plus enkele landen waar zweefvliegen voorheen maar weinig werd bedreven. In West-Europa was men blasé: zo'n spul met amper 32 glijgetal, dat was toch een sprong achteruit van minstens 25 jaar? En op een paar exemplaren na ging de ganse productie naar verre oorden. Een paar in Frankrijk en in Duitsland. Tot begin dit jaar was er in België geen enkel exemplaar ingeschreven. Zowel bij de LVZC als bij de Franstalige federatie hadden een paar clubs voorgesteld om er een aan te schaffen als liga- resp. federaal wedstrijdtoestel, maar de tevergeefs.

In het begin van dit seizoen greep de Centre Européen de Vol à Voile (Namen) de kans om in Zwitserland een 5 jaar oud toestel over te nemen. Tijdens hun jaarlijks vliegkamp te Issoire (Frankrijk) werd het toestel dan in dienst genomen. Nagenoeg alle aanwezige vliegers, van jachtpiloot tot prille solist, werden zonder problemen op het toestel gelost. Daarbij was het weer voor een 190 kg licht zwevertje niet echt gunstig: strakke wind en hevige turbulentie waren schering en inslag. Toen ook ik een proefvluchtje mocht maken, stond er 50 km/h wind met buien. Toch was de sleep, ondanks de turbulentie, niet bijzonder lastig. Los op 500 m, in-

draaien in een smalle pomp, en vooruit met de geit!

Op 700 m was het stijgen weg, en besloot ik naar de lokale helling door te steken. Daar kon ik mezelf overtuigen van de goede stijgeigenschappen van de PW-5, door wel dra bovenaan de stapel heen-en-weer vliegende collega's te belanden. Ook tegen de wind in vliegen was geen probleem, hetgeen klopt met de vrij vlakke polaire van de "Smyk". Na een uurtje ging ik op circuit, en ook nu bleek de uitstekende stabiliteit en bestuurbaarheid van de "Piwi". Met de ruim bemeten remkleppen was een doellanding een fluitje van een cent, ondanks een hoge en snelle eindaanvlucht om turbulentie en windgradiënt te compenseren. Bij het

samenvliegen op andere dagen kon men vaststellen dat het toestel vrij goed meekan met toestellen zoals een ASW-15 of een Cirrus Standaard. De PW-5 was ongetwijfeld de meest gevlogen éénzitter van de stage, zelfs toen het "nieuw"-effect gesleten was.

En de "Smyk" biedt inderdaad heel wat troeven. Het begint al bij het monteren: met twee man en zonder schraag duurde het geen 10 minuten om de eerste montage te voltooien, zonder voorafgaande ervaring en met behulp van het handboek. Met ervaring moeten 3 min. volstaan. De eerste (lichte) vleugel insteken, de twee hoofdbouten halverwege vergrendelen, de achterste hulpbout vergrendelen, vleugeltip neerleggen, tweede vleugel presenteren (zonder schraag moet



De PW-5 van de CEVV op Issoire (foto S. Vander Veken)

de man aan de tip wel vrij groot zijn), insteken, hoofdbouten volledig inschuiven, klaar is Kees (de tweede hulpbout grendelt vanzelf). Dan het horizontale staartvlak plaatsen, daarbij het hoogteroer leiden tot het "automatisch" koppelt, twee boutjes insteken en vergrendelen. Wat men hier kan betreuren, is dat de remkleppen en rolroeren manueel moeten aangesloten worden (snelsluitingen van het Jantar-type). Alle aansluitingen zijn wel heel goed toegankelijk en zichtbaar, en voor het hoogteroer valt een slechte montage onmiddellijk op.

De instap vergt een beetje lenigheid, omdat de naar voren klappende kap vrij weinig plaats laat, maar daarna heeft zelfs een 2-meter-plusser geen problemen om een goede zithouding te vinden. Een 1,5-m-vlieger ook niet trouwens. Wat het pilootgewicht betreft: voor wedstrijden is het sowieso voorzien dat iedereen met een zelfde vleugelbelasting en zwaartepunt vliegt, door onder de zitkuip ballastgewicht mee te nemen in aangepaste uitsparingen. Ook ultralichte vliegers kunnen dus met een veilige zwaartepuntsligging starten. De ergonomie van het toestel is uitstekend, en het kapafwerpsysteem beschikt nu over een enkelvoudige hendel en een Röger-haak achteraan de cockpitrand. De trim zit aan de linker wand en biedt een tiental standen. De knuppel is zeer kort, maar toch licht te bedienen. De remkleppen zijn effectief, en ook de wielrem vervult haar taak naar behoren. De stuurorganen zijn harmonisch afgesteld. Van een 13,44 m toestel zou men een nog grotere rolwendbaarheid verwachten, maar aangezien het toestel ook voor minder ervaren vliegers ontworpen is, heeft de constructeur gekozen voor een aangenaam compromis. Echte minpunten zijn er tijdens deze stage niet opgevallen. Bij grondverplaatsingen is het wel dringend aanbevolen de stick vast te gespen, anders slaat het hoogteroer bij de minste oneffenheid tegen de stops.

Voor iedereen was duidelijk dat de CEVV met deze aankoop een schot in de roos deed. Er was reeds sprake van het vormen van een pot om een tweede exemplaar aan te schaffen. Waarom is er toch zo weinig enthousiasme en zo veel negatieve kritiek vanwege een heleboel vliegers die meestal zelf nooit het toestel getest hebben? Wat zijn hun argumenten en hoe kan men ze weerleggen?

Tegenargument 1: te lage prestaties. Natuurlijk ligt 1:32 duidelijk beneden de glijhoek van zelfs 1ste generatie kunststof Standaardklassers. Maar de ergonomie en vliegeigenschappen zijn veel beter. En de polaire is duidelijk vlakker bij hogere snelheden dan die van een Ka6, zodat het toestel ook bij vrij krachtige tegenwind nog vooruitgaat. Voor clubs waar hout/staalbuis/doek nog steeds welig tiert, is de PW-5 een dui-

delijke stap voorwaarts. Op wedstrijdgebied zijn de absolute prestaties niet van belang, zolang iedereen hetzelfde type vliegt. In ieder geval ziet de huidige recordlijst er goed uit: vrije afstand 635 km, doelvlucht 574 km, snelheid FAI driehoek 100 km: 103 km/h, 300 km: 91 km/h, 500 km: 76 km/h. Deze vluchten stammen wel uit de VS of Australië, maar het H/T afstandsrecord van 580 km werd in Duitsland gevlogen, en het 591 km record vrije afstand over drie keerpunten in Polen.

Tegenargument 2: voor dezelfde prijs of minder kan men iets veel beters kopen. Maar dan vergelijkt men appels met citroenen. Een nagelnieuwe PW-5 met instrumenten en nieuwe, gesloten aanhangwagen kost ongeveer 1 miljoen BEF. Voor die prijs heb je niet de helft van een nieuwe Standaardklasser, naakt. Je vindt natuurlijk wel een 20 jaar oud toestel, maar wat daar onder de lak schuilt, weet je nooit precies of dan is het te laat. En lang niet alle zwevers van die generatie kan je zomaar in de handen steken van een prille solist. Laat staan dat je hem ermee overland stuurt. Verder verzeil je daarmee in de Clubklasse, waar de ervaring uitwijst dat de rekenformule voor de handicap in wedstrijden nooit echt voldoet. Bekijk de resultaten van de laatste Europese kampioenschappen, en beslis welk zweefvliegtuig je moet kopen om te winnen met de huidige formules! In de Wereldklasse staat iedereen gelijk, zonder handicap. Met de PW-5 kan je je echt meten met de wereldtop.

Tegenargument 3: het toestel is niet mooi of niet mooi afgewerkt, het klassieke hoogteroer is kwetsbaar. De afwerking van de "Smyk" van de CEVV is weliswaar niet helemaal te vergelijken met een nieuwe Ventus 2, maar is toch van hoge kwaliteit. "Mooi" is een erg relatief begrip: met een neuswiel en een vast hoofd wiel, plus de karakteristieke vorm van de romp, heeft de "Piwi" niet de slankheid van een ASW-22. Maar het went snel. "Handsome is as handsome does", en de PW-5 vliegt prachtig, binnen de vooraf vastgestelde grenzen. De kwetsbaarheid van het hoogteroer lijkt wel degelijk een geldig punt: dat van de OO-YPW was door de vorige eigenaar reeds bij een buitenlanding beschadigd, weliswaar in zeer hoog gewas (gebrekkige veldkeuze). Maar er gaan nog heel wat toestellen overland waarvan het stabilo veel lager zit. Met het zwaartepunt ver voor het hoofd wiel en een hoge vleugel is de "Piwi" trouwens veel minder grondzwaai gevoelig dan de meeste andere éénzitters, wat dan weer het risico van afdraaien van de romp beperkt.

Tegenargument 4: waarom hebben "ze" als Wereldklasse niet gekozen voor de Russia, of voor de Junior, of voor de Solo? Die zijn toch beter? Of die echt globaal beter zijn,

staat zeker niet vast. T.o.v. elk van die toestellen werden er bij de eindkeuze door de IGC-commissie ernstige tegenargumenten geuit. Niemand beweerde dat de PW-5 op alle gebieden beter was dan de concurrentie, maar hij bood wel het beste compromis, zeker t.o.v. de vooropgestelde eisen (overtrekeigenschappen, lage naderingssnelheid). Wie een van de drie andere toestellen wenst, kan er trouwens een kopen (de Junior niet meer nieuw, sedert het failliet van PZL Bielsko). Maar blijkbaar zijn ze ook niet goed genoeg voor ons, want zeer veel zie je er ook niet in onze contreien.

Tegenargument 5: voor beginners is een Ka8/Ka6 goed genoeg en veel goedkoper. Dat "goedkoop" zal wel kloppen, maar zeg nu eens zelf: stap jij graag in zo'n oude schuit, met hier en daar opgelapte scheuren, met gapende vleugel/rompovergangen en kapafdichtingen, waar je oncomfortabel zit, zeker zodra je groter bent dan 1,75 m of dikker dan "standaard", waar je vrienden je zeggen: "In zo'n wrak zou ik toch niet willen instappen!", waar... noem maar op. Welke gevorderde stapt nog regelmatig terug naar de oude trouwe Ka8/Ka6 (Ja, ik weet het, er zijn prachtig gerestaureerde exemplaren en ik ben zelf een oldtimer liefhebber, maar ik heb het hier over de doorsnee zweefvlieger)? Met een "Piwi" heb je een nieuwe aanvangszwever voor de helft van de prijs van de dichtsbijzijnde concurrent.

Zoveel is duidelijk: ik sta 100 % achter de idee van monotype wedstrijd, en voorlopig is de Wereldklasse de enige die dit biedt. Ook andere sporten kennen dergelijke wedstrijdvormen: zeker de zeilsport, die men wellicht het beste kan vergelijken met zweefvliegen. Daar klaagt niemand over de bescheiden prestaties van een 421 t.o.v. een gesofisticeerde catamaran. Het is een prima instapmogelijkheid, met nog aanvaardbare investeringen voor nieuw materiaal. Niemand hoeft zich binnen de klasse benadeeld te voelen. Men kan met een PW-5 ongetwijfeld de drie diamanten behalen, weliswaar met meer inspanningen dan met een Openklasser, maar zweefvliegen is toch een SPORT? Mocht het allemaal vanzelf gaan, waar bleef dan de uitdaging?

Stéphane

P.S.: reacties voor en tegen dit artikel zijn welkom. Misschien is het tijd voor iedereen om zich eens te bezinnen over de toekomst van het zweefvliegen, en welke middelen het best geschikt zijn om de sport voor iedereen toegankelijk te houden. M.i. zal men er nooit komen met de dure zelfstartende motorzwevers die men nu overal aanprijst: dat wordt een sport voor de super-rijken!

## Luchtvaartexpositie koopcentrum Waasland

Toen Patrick Pauwels mij opbelde om een handje toe te steken op de promotiestand van de Liga op de luchtvaartexpositie in het Koopcentrum Waasland te Sint-Niklaas, aarzelde ik geen moment. Eindelijk zagen John Thuy en ik, beiden KFC-zweefvliegers, de kans om ons sportief enthousiasme met de bezoekers te delen.

En uitleg was er nodig: de meeste bezoekers dachten dat we deltavliegers waren. Dat onze stand omsingeld was door ULM's en DPM's zal daar wel voor iets tussen zitten! De collega's van over de grens (EZAC, Axelse



De stand van de Liga met John en Michiel (foto M. De Bock)

zweefvliegclub) hadden dit voorzien en brachten prompt een bloedmooie LS-4 mee.

De echt geïnteresseerden (die meer dan een sticker naar huis namen) hadden allen reeds een link met de luchtvaart of kwamen informeren voor een luchtdoop.

Toch denk ik dat promotie een must is. Onze troeven zoals veiligheid, clubsfeer, geringe kosten en vooral gratis instructie hebben wel degelijk gehoor bij het publiek.

Een idee voor de komende airshows?

Michiel De Bock

## GPS wordt nauwkeuriger!

Op 1 mei jl. heeft president Clinton aangekondigd dat de "selective availability" van het GPS-systeem voortaan zou vervallen. Dit betekent dat, 6 jaar vroeger dan voorzien, de kunstmatige verslechtering van de nauwkeurigheid opgeheven wordt. Tot nu toe konden enkel de Amerikaanse militairen genieten van de intrinsieke nauwkeurigheid van  $\pm 10$  m, terwijl burgers het met  $\pm 100$  m moesten stellen. Wellicht heeft het toenemend gebruik van GPS voor navigatiesystemen in de wagen een doorslaggevende rol gespeeld, want daar betekende de ge-

brekkige nauwkeurigheid dat men dure bijkomende systemen moest inbouwen om verwarring tussen dichtbijgelegen straten te vermijden.

Voor de vliegerij is de verbetering leuk meegenomen, maar verandert weinig: voor onze navigatie was  $\pm 100$  m ruim voldoende, en voor IFR-aanvluchten is  $\pm 10$  m niet goed genoeg, zodat het differentieel GPS-systeem onmisbaar blijft. Wat de GNSS FR betreft, zal de verbetering het correcte registreren van keerpuntringen mondjesmaat vergemakkelijken. Wel is het nu echter zinvol-

ler geworden om het keerpunt ter plaatse aan de grond met een GPS te gaan opnemen, dan moeizaam te proberen het van een kaart op te meten. Zelfs op een 1:50 000 kaart is de kleinste mogelijke fout groter dan 10 m ( $10 \text{ m} = 0,2 \text{ mm!}$ ). Hiervoor is echter wel een snelle beslissing van het IGC nodig! En het betekent natuurlijk dat een heleboel sportcommissarissen door de GPS-commissie zouden ingeschakeld worden om die keerpunten te gaan checken. De vroeger gedane kaartmetingen konden dan als controle dienen.

## De telefoon

Is er een verschil tussen zweefvliegen en paardenwedenschappen? Volgens mij niet. Hierbij verklaar ik mij nader. Op een zomerse namiddag vlieg ik in de buurt van Wevelgem eerst naar Bondues en dan rond de TMA van Rijsel naar Amougies. Daar hangt ook de Ka8 van de club, het klassieke blauwe gat en beiden landen we op Amougies. Na de traditionele palavers vragen we om ons terug op te trekken richting Kortrijk om aan de eerste wolken weer te kunnen aanpakken om terug thuis te komen (toen nog Wevelgem). Met veel plezier wordt het toegestaan en de Ka8 wordt als eerste startklaar gezet en ik help hem bij het starten. Ik stap dan vlug in mijn toestel dat er achter staat.

Ondertussen komt de sleper geland, wordt de startkabel aan mijn neushaak bevestigd, maar dan zitten er twee delta's in finale. Dus gaat de sleper aan de zijkant parkeren en legt de motor stil. Bij het herstarten loopt er iets mis, waarbij de motor terugslaat en er een lichte brand ontstaat onderaan de motor. Daar er geen technicus aanwezig is, wordt door de piloot beslist niet meer te slepen, wat natuurlijk een juiste beslissing is. Dus stap ik uit en ga in de bar de toren van Kortrijk opbellen en vragen de sleper van KFC naar hier te sturen om mij terug te slepen.

De man op de toren vergeet de boodschap door te geven. Daar er nog veel slepen waren

in Wevelgem, verwacht ik de sleper laat. In Wevelgem denkt iedereen, en zeker de piloot van de Ka8: "De Spatz is er het laatste druppeltje thermiek aan het uitpersen." 30 minuten voor sunset bel ik naar de club en daar vallen ze natuurlijk uit de lucht. Amougies stelt voor: "Stal uw vliegtuig hier en vlieg het morgen terug," dus zo gezegd zo gedaan. Maar een besluit heb ik genomen: indien ik de persoon die ik nodig heb niet kan bereiken, speel ik in het vervolg niet meer op één "paard" en bel twee verschillende personen op, zo bestaat de kans minder dat ik vergeten word. Dat lap ik mezelf niet meer!

Achille

## Wedstrijdnieuws

### Challenge International Hubert Dereppe

Traditiegetrouw organiseert de Tournai Air Club deze wedstrijd van 11 t/m 15 augustus op het vliegveld van Doornik/Maubray (EBTY). Volgende klassen zijn voorzien: Hout/doek (handicap  $\leq 90$ ), Club

(zweefvliegtuig zonder welvingskleppen met handicap  $\geq 92$  en  $\leq 106$ ), Stan daard (15 m zonder welvingskleppen, handicap  $\geq 98$  en  $\leq 108$ ), Open/ren. De inschrijving kost 1500 BEF. Voorwaarden: geldige zweefvliegvergunning en FAI-sportvergunning, D-brevet, verzekering derden, inschrij-

vingsbewijs en luchtwaardigheidsbewijs zwever, radio 720 kan., valscherp, foto-time of IGC goedgekeurde GNSS FR. Uiterste inschrijvingsdatum: 1 augustus 2000. Er worden maximaal 30 toestellen toegelaten.

Info: Gerard Corneillie, rue Julien Bouchain 33, 7600 Peruwelz, tel. 069 77 02 77.

## Activiteitenkalender 2000

### Wedstrijden België

- 29.07-05.08 Benelux/Keiheuvel Wedstrijd te Keiheuvel/Balen - ACK - Rudy Jennen
- 11.08-15.08 Challenge International Hubert Dereppe te Doornik/Maubray - TAC - Gérard Corneillie

### Wedstrijden buitenland

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

06.08-20.08 Europese Kunstzweefvliegkampioenschappen te Salon de Provence (F)

18.12-31.12 Oefenwedstrijd voor de WK FAI 2001 te Mafikeng (Zuid-Afrika)

15.01-26.01 1ste Wereldkampioenschap Clubklasse te Gawler (Australië)

### Activiteiten buitenland

01.07-09.07 International Vintage Glider Meeting te Elmira (VSA)

22.07-27.07 RendezVous Meeting VGC te Challock (GB)

28.07-06.08 28ste International VGC Rally te Tibenham (GB)

### Contactadressen

Rudy Jennen, 17de Esc.  
Lichtvliegwezenlaan,  
2490 Balen,  
tel. 014 81 25 21

Gérard Corneillie,  
rue Julien Bouchain 33,  
7600 Peruwelz, tel. 069 77 02 77

## Mededelingen en service

### Te koop:

Ka-6CR, bj. 1963, basisinstrumenten, radio ICOM IC-A20, open aanhangwagen. Info (na kantooruren) tel. 03 311 73 76 (M. Arren).

### Te koop:

Speciale aanhangwagen voor het gemonteerd in piste zetten van zweefvliegtuigen. Info Guido De Wilde, tel. 056 22 76 98.

### Te koop:

LX-5000, barograaf 10 000 m, Bohli-kompas, binnenband 5.00-5, binnen- en buitenband 210x65 voor staartdolly. Tel. 051 20 95 10.

### Te koop:

Peschges VP3, GPS MLR (handheld van Filser), Schanz kompas (type Bohli), snel-

heidsmeter Winter 0-300 km/h. Tel. 03 288 51 39 / 03 484 53 85.

### Te koop of te huur in Issoudun:

Caravan "IT" 4 pers. Alles erop en eraan. Goede staat. Prijs o.t.k. Bel 09 221 31 57 of 00 33 254 31 34 63.



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

# AVIABEL

Verzekeraar op HOOG NIVEAU

Brugmannlaan 10 - 1060 BRUSSEL  
Tel. 02/349 12 11 - Fax 02/349 12 90

URL: <http://www.aviabel.be>