

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw



00 ZFK



21 ste jaargang
oktober • november •
december 2000
kantoor van afgifte Gent X



nummer **84**

LIGABLAD

Triemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie



**21ste jaargang
nummer 84
oktober - november -
december 2000**

**Hoofdredactie, 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:

Beerts L. - Gildemyn G. - Lens I. -
Pauwels P. - Goossens C. - Stockmans T.
Vandebeek L. - Warie H.

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

Druk en opmaak: Sintjoris NV

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 februari 2001 op het redactieadres.

Foto cover: Twin Astir met GPS boven Amougies (foto Joris Van de Putte)

Inhoud

Redactioneel	
Nieuws vanuit het secretariaat	1
Fotowedstrijd	3
Prijs Marie Monseur	4
Charronbeker 2000	5
Soar	6
Overlandvoorbereiding en luchtruim	6
FAI-nieuws	7
Het hoekje van de boekenvreter	7
Zweefvliegtuignieuws	8
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (6)	9
Een duik in het verleden (1)	9
Zweefvliegen in Canada	12
Zweefvliegavonturen in Australië	14
Wedstrijdnieuws	15
Sportcommissie	16
Mededelingen en service	

Redactioneel

Een bar slecht zweefvliegseizoen zit er op. De resultaten van de Charronbeker liegen er niet om: geen enkele 500 vanuit België, bijna alle beste prestaties in het buitenland, en zelfs daar geen uitzonderlijke resultaten. Hopelijk brengt het nieuwe millennium ook beter zweefvliegweer... als de globale opwarming ons geen parten speelt.

De winterperiode is het geschikte moment om even terug te blikken. Daarom brengt Guy Gildemyn, naast de ondertussen klassieke rubriek over historische zweefvliegtuigen van Peter Mullaert, een eerste aflevering over de voorlopers van het zweefvliegen. Er is meer aan dan alleen Lilienthal en de gebroeders Wright.

Tijdens de winter kan men ook plannen smeden voor de toekomst. Daarom vin-

den jullie een aantal teksten over persoonlijke zweefvliegervaringen: opleiding, stages in het buitenland..., die ook anderen kunnen aanzetten tot actie.

Vergeet ook de vluchtvoorbereiding niet: studie van het luchtruim, plannen van circuits... de twee Lucs (Beerts en Vandebeek) dragen hier elk hun steentje bij.

En vergeet vooral het winteronderhoud niet. Ook als het niet vliegbaar is, vind je op je thuisveld wel een zinvolle bezigheid en hou je de clubgeest levend.

Tot ziens op het Symposium!

Stéphane

Nieuws vanuit het secretariaat

Erkenning als Vlaamse Sportfederatie

Zoals reeds in het septemnummer werd meegedeeld, is onze vereniging sedert 1 januari 2000 een "Erkende Vlaamse sportfederatie" overeenkomstig het decreet van 13-04-1999. Ondertussen werd opnieuw een dossier (o.m. met een beleidsplan en begroting voor de komende drie jaar) ingediend om onze erkenning te behouden in 2001. Vermits deze erkenning geen betoelaging inhoudt maar wel extra kosten met zich meebrengt, zijn we verplicht de eigen inkomsten ernstig te verhogen, tenzij er plots nog extra financiële bronnen worden gevonden. Deze problematiek werd uitvoerig besproken door de Raad van Beheer op 28 september II.

Nieuw decreet voor de "recreatieve vrijetijdsbesteding"

Op 26 oktober II. hield de Commissie Cultuur en Sport van het Vlaams Parlement een hoorzitting over een voorstel van decreet ingediend door J. Coens. Prof. Van Reusel (voorzitter van de Vlaamse Sportraad), Prof. Renson (Sportmuseum Vlaanderen), D. Van Esser (Vlaamse Sportfederatie), E. de Vroede (Volksportconfederatie) hebben er hun visie naar voor gebracht. De belangen van de "uit de boot gevallen federaties" werden verdedigd door M. Coussement. De helaas schaars aanwezige - parlementsleden werd duidelijk meegedeeld dat sport in Vlaanderen geen eenheidsworst is, en dat men een gedifferentieerd beleid moet voeren. Ook werd de tijdsdruk benadrukt, want de tewerkstelling komt danig in het gedrang.

Bijdragen 2001

Zoals reeds hoger vermeld, heeft de raad van beheer het financieel plan besproken dat door het dagelijks bestuur was voorbereid en dat ter bekrachtiging zal worden voorgelegd aan de algemene vergadering begin volgend jaar. Hierin worden de volgende bijdragen voorgesteld voor 2001:

- vaste clubbijdrage: 12.000,-
- individuele bijdragen:
 - 4.800,- voor de leden jonger dan 65 jaar
 - 4.100,- voor de leden ouder dan 65 jaar

Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 2 865,- en 2 445,-

De verhoging is het gevolg van de verder afnemende Bloso-toelagen, en van de verhoogde verzekeringspremies (toename met +/- 430,- per lid). Op hun beurt het gevolg

van de verplichte verhoging van de waarborgen (zie details verder in dit blad).

Nieuwe Collectieve Verzekeringopolissen

Vanaf 1 januari 2001 treden de nieuwe polissen in voege die werden opgemaakt overeenkomstig het decreet van 13-04-1999 en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten. Een afschrift van de volledige polissen ligt ter inzage bij de clubsecretarissen, hierna volgt een beknopt overzicht van de waarborgen:

1. Burgerlijke aansprakelijkheid:

Lichamelijke schade: 100 milj./slachtoffer, max. 200 milj./schadegeval
Materiële schade: 25 milj./schadegeval (zonder vrijstellingen)

2. Lichamelijke ongevallen:

- Bij overlijden: 300.000,-
- Bij blijvende arbeidsongeschiktheid: 600.000,- bij een ongeschiktheid tot 50% 1.200.000,- bij een ongeschiktheid vanaf 51% (uitkeerbaar tot de graad van ongeschiktheid). Alleen voor de leden jonger dan 65 jaar.
- Tijdelijke ongeschiktheid: 1.000,-/dag gedurende 2 jaar, indien er geen tussenkomst is van de verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering
- Medische kosten: Terugbetaling van het verschil tussen RIZIV-tarief en de terugbetaling van het ziekenfonds gedurende 2 jaar (met een vrijstelling van 1000,-)
- Geen tussenkomst voor brillen/contactlenzen.
- Tandprothesekosten worden vergoed tot 5000,-/tand en 20.000,-/ongeval.
- Vervoerkosten worden geregeld zoals bij arbeidsongevallen.

Nieuwe polisnummers:

- Grondrisico: OMOB 4.009.766/4
- Vlieg risico: AVIABEL 122.413 (B.A.) en 64.963 (L.O.)

Technische Controle

Eigenaars die hun toestel moeten laten keuren, kunnen bij de administratieve coördinator van hun club het noodzakelijke (blauwe) formulier bekomen om een controleplan aan te vragen. Bij deze zouden we onze oproep willen herhalen om alle aanvragen tijdig in te dienen. Dit geeft de technische controleurs de mogelijkheid om hun werk degelijk te plannen. Indien je hieromtrent nog vragen hebt, spreek de administratieve coördinator van je club aan of neem contact op met het secretariaat.

Gesprek met de Dienst Luchtwaardigheid van het Bestuur van de Luchtvaart

Op 25 oktober II. werd een delegatie van de BZF (M. Cohard, P. Pauwels, A. Van den Borne en Cl. Vincent) ontvangen door de Directie Private Luchtvaart (de heren H. Spruyt-Adviseur-generaal, D. Kleijkens - Directeur - en L. Gysemans - Controleur). Het was een open en constructief gesprek, waarbij wij onze organisatie en procedures hebben toegelicht. Onze ernstige werkwijze, discipline en sociale controle binnen de zweefvliegengemeenschap worden terdege gewaardeerd.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden volgende vormingsinitiatieven plaats:

9 november: Vormingsavond voor nieuwe instructeurs i.v.m. het KBAC-reglement, procedures en de werking van de eigen organisatie.

25 november: Jaarlijkse studiedag van de Raad van Instructeurs

1 december: Clubverantwoordelijken Charron-bekercommissie

2 december: Praktijkexamen Technische Controleurs

8 december: Jaarlijkse conferentie voor KBAC-Sportcommissarissen

FAI-Sportcode

Ofschoon vorig jaar een nieuwe editie van de Sporting Code Section 3 - Gliders & Motorgliders werd uitgegeven, zijn thans alweer een reeks wijzigingen aangebracht. Ook werden er enkele veranderingen aangebracht in de General Section. Nieuw is de publicatie van Annex C, nl. de "Official Observer & Pilot Guide". Raadpleeg de verantwoordelijke sportcommissaris in uw club! Deze documenten zijn verkrijgbaar op het secretariaat of raadpleegbaar op de website van de FAI (www.fai.org).

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.!

Symposium 2001

Het jaarlijkse symposium zal plaats hebben op zaterdag 27 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. Naast de

SYMPOSIUM 2001

Zaterdag 27 januari 2001 • 14.00 uur

Provinciaal Vormingscentrum Malle
Smekenstraat 61, 2390 Oostmalle



“De zweefvliegsport als voorbeeld van milieu-integratie”

door Jozef Dekoninck, Coördinator Milieucommissie

De vele milieuvriendelijke aspecten van de zweefvliegsport zijn niet gekend door het grote publiek. Het goede imago van een club wordt verstoord door een plots opduikend eisenpakket van een lokale overheid. We zien deze gebeurtenissen op ons afkomen. De nieuw opgerichte Milieucommissie heeft een synthese gemaakt van de aanpak door de Deutsche Aeroclub en stelt concrete plannen voor die samen met de milieuoördinatoren van de clubs uitgewerkt kunnen worden.



“Zweefvliegen - Gisteren-Heden-Morgen”

Zeven Vlaamse zweefvliegers diepen belangrijke thema's uit. Discussieforum met actieve deelname van de aanwezigen.

Ronde-tafelgesprek gemodereerd door Bert Schmelzer



Uitreiking van de Charron-Wisselbekers 2000, FAI-brevetten en KBAC-bevoegdheidsattesten

ALLE LEDEN ZIJN VAN HARTE UITGENODIGD

traditiegetrouwe vergaderingen, zal ook de nodige aandacht worden besteed aan het feit dat onze organisatie 25 jaar bestaat. Zie ook de aankondiging op deze bladzijde.

Zweefvliegkalender 2001

Zoals de voorbije jaren is de verspreiding ook dit jaar met succes verlopen. Dank vanwege het Zweefvliegfonds voor jouw steun!

Wedstrijdnummers

Ter info vind je hierna de thans in gebruik zijnde wedstrijdnummers. Sommige worden dubbel gebruikt. We hebben geen officiële registratieplicht, wat betekent dat er bij wedstrijddeelname een wijziging kan worden opgelegd.

01	2G	520	729	AH	C87
114	37	52	76	AL	CB
11	3D	57	777	AM	CG
13	3M	66	7M	AV	CJ
14	30	69	7	BA	CK
17	42	704	8	BG	D11
1D	45	70	9	BL	DJ
21	49	714	A6	BP	DM
23	4	717	A7	BW	DS
25	4V	719	AA	BY	DT
26	51	71	AG	C52	DU

DW	G	J	MR	P	WZ
E7	HB	K3	MT	QH	X118
ED	HE	KB	MW	QI	X89
EP	HF	KG	MY	QL	XO
EQ	HI	K	NM	QR	XP
ER	HO	KZ	NU	T1	XV
EV	HX	L2	OB	U2	YH
EX	IS	L32	OG	UW	YK
EY	IT	L5	P5	V19	YP
F1	J3	LG	P8	VF	YT
FB	JA	LJ	PC	VH	YU
FD	JB	LL	PE	VK	Y
FN	JH	LS	PF	VP	Z2
GA	JL	LT	PG	VV	ZI
GB	JM	LV	PJ	VY	ZR
GE	JP	LX	PL	WM	ZT
GF	JU	ME	PM	WT	ZX
GG	JY	MG	PT	W	Z

PR-dag voor verkeersleiders

Op 22 september ll. had de tweede PR-dag plaats. Deze kennismakingsdag met de zweefvliegsport was specifiek gericht naar de ATC-medewerkers. Er waren deelnemers vanwege Belgocontrol (Canac en EBBR), vanwege de Luchtmacht (ATC Semmerzake en KB). Het Bestuur van de Luchtvaart was vertegenwoordigd door de heren R. Moineau



Jos Gielen geeft uitleg over de instrumenten aan Dirk Soers (BvdL) (foto T. Stockmans)

en D. Soers van het departement luchtvaartveiligheid. Na een korte uiteenzetting over wat de zweefvliegsport is en een toelichting over de organisatie en werking, werd gestart met de initiatievluchten die doorliepen tot laat in de namiddag. Een gezellige drink sloot deze vormende dag af. Dank aan de Aëroclub Keiheuvel en Zweefvliegclub Albatros voor de materiële steun!

Dank

vanwege het secretariaat aan alle medewerkers, clubsecretariaten en leden voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden - naast de

financiële CB's - ook de nodige Cu's zullen vinden om er een veilig en sportief vliegseizoen van te maken in 2001!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan de bedrijven die onze werking hebben gesteund, nl. Aviabel, Omob, Sabena Flight Academy, Jera, AVI Benelux, VLM-Airlines, Dexia-Bank.

Patrick

Cursusmateriaal verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen	725,- (845,-) *
- Veilig Zweefvliegen	300,- (420,-)
- Elementaire Vliegopleiding	200,- (250,-)
- Voortgezette Vliegopleiding	250,- (350,-)
- Vliegboekje	80,- (110,-)
- Sticker "Zilveren C-brevet"	30,- (50,-)

* (= via post toegezonden)

Fotowedstrijd 2000

Vele mensen (waaronder ikzelf) gebruiken hun internetaansluiting in de eerste plaats om allerlei moppen van bedenkelijk niveau door te sturen. Maar van dit nieuwe medium kan men ook nuttig gebruik maken, bijvoorbeeld om deel te nemen aan de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga. Daarom hebben we vanaf dit jaar ook heel wat inzendingen binnengekregen via e-mail. Vanaf volgend jaar ben ik van plan om het wedstrijdreglement in die zin te actualiseren. Uiteraard moet de mogelijkheid blijven bestaan om je inzending gewoon per post op te sturen naar het Ligasecretariaat. Maar als we via de computer inzendingen kunnen binnenkrijgen van mensen die anders misschien niet zouden deelgenomen hebben, dan is dat toch mooi meegenomen. Een speciaal woordje van dank gaat uit naar **Jos Van Loon (Weelde)**, die mij een heleboel foto's heeft

doorgemaald. Stéphane zal het Ligablade verder kunnen opsmukken met kleurenfoto's die zeker mogen gezien worden.

En dan wat betreft de jurering: ook dit jaar hebben verschillende zweefvliegers uit verschillende clubs mee mogen beslissen. Op die manier kan de uitslag van de fotowedstrijd alle kanten uitgaan. Twee jaar geleden wonnen bijna uitsluitend mensen uit mijn eigen club. Vorig jaar waren het toevallig drie zweefvliegers uit dezelfde club die de ereplaatsen bezet hielden. En dit jaar vallen mijn eigen vrienden in de prijzen. Statistisch is dat allemaal mogelijk. Ik kan jullie echter garanderen dat alles zeer eerlijk is verlopen.

Dit jaar wordt **Paul Janssens (ACK)** de winnaar van de fotowedstrijd. Hij lijkt hiermee wel een klantenkaart van de fotowedstrijd op

zak te hebben. Als we even teruggaan in de tijd, zien we Paul meermaals vermeld staan bij de winnaars. Zijn inzending van dit jaar is getiteld "Confluence" en toont een LS4 die eigendom moet zijn van Stefan Dammen (en Jef Dekoninck als ik me niet vergis). Het dichte wolkendek aan de overzijde van de steile rotsformatie komt zowel dreigend als spectaculair over. De foto moet in de Alpen genomen zijn (waar Paul zijn tweede thuis van gemaakt heeft) ergens ten oosten van Briançon. Aan de Italiaanse zijde gaat het hooggebergte eigenlijk vrij bruusk over in de Povlakte, en daar zal dat zootje vochtige lucht van afkomstig zijn. Maar ook het geheel van de foto (accentuering van de slanke lijnen tegenover een ruwe achtergrond) deed bij meerdere kunstcritici de mond openvallen van verbazing.

Behalve een bergfoto is ook een sunset-

BFA

Ben Air Flight Academy N.V.

Luchthaven Antwerpen Bus 33

2100 Antwerpen (Deurne)

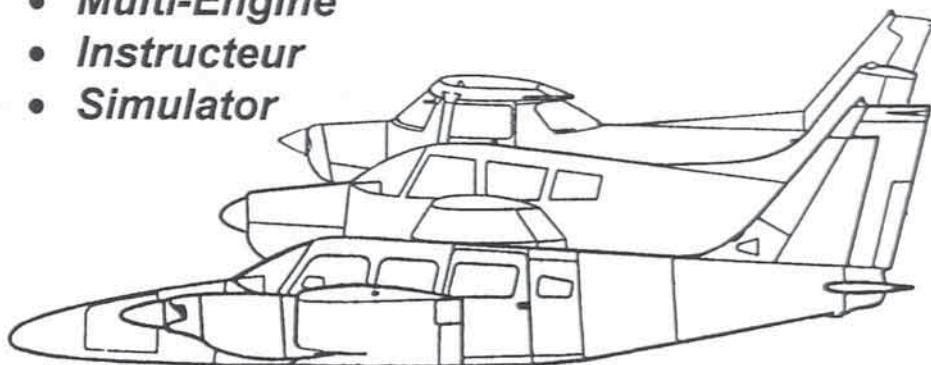
Tel/Fax 03/239.42.48

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



thema best te genieten. De Ka6E van de DAC verdient een nachtrustje na een dag van hard werken te Issoudun (Frankrijk). De lestoestellen van Schaffen staan daar niet zo vaak stil. Deze sunset is goed gelukt met de ondergaande zon vlak voor de neus van het toestel. **Joachim Aerts** is een specialist op gebied van video en film, en het is dan ook geen wonder dat hij de tweede prijs binnenhaalt.

En tenslotte de derde prijs gaat naar **Stéphane Vander Veken**, die tevens hoofdredacteur en uitgever is van dit Ligablade. Zijn "trouwe copiloot" (Is of wordt het misschien ook zijn eigen huisdier?) ziet het wel

zitten onder de canopy⁽¹⁾. Wat iedereen zich afvraagt is hoe je een hond kan stilhouden in je zweefvliegtuigtoestel. Alleszins een zeer leuke foto!

Proficiat aan de winnaars. Ook dit jaar heb ik nog heel wat goede inzendingen binnengekregen vanuit o.a. Kievit, Goetsenhoven en Leuven. Tja, ik kan natuurlijk niet aan iedereen een prijs toekennen. Wegens onvoorziene omstandigheden zijn de vergrotingen van de winnende foto's waarschijnlijk nog niet allemaal klaar bij het ter perse gaan van dit Ligablade, waarvoor mijn excuses. Maar uitgesteld is niet verloren⁽²⁾. Je kan alle inzendingen ook komen bekijken

tijdens het jaarlijkse symposium van de Liga.

Ivo Lens

n.v.d.r.: (1) Nee, dat ben ik niet en het is ook mijn hond niet!

(2) Jammer genoeg waren de winnende foto's inderdaad niet tijdig beschikbaar voor inlassing in dit nummer. Ze worden in maart extra in de verf gezet. De overige inzendingen worden natuurlijk ook niet vergeten, al kan het vaak wat langer duren eer ze gepubliceerd raken.

Uitreiking van de Prijs Marie Monseur

"Het Huis der Vleugels", ontmoetingsplaats van alle vrienden en sympathisanten van de luchtvaart, werd gesticht eind 1937. De vereniging staat open voor al diegenen die interesse hebben voor de luchtvaart en haar ontwikkeling.

In het kader van het "Fonds Luitenant-generaal vlieger Leboutte, DFC" kent ze financiële steun toe aan kandidaat beroeps- en lijnpiloten. Ieder jaar wordt ook een prijs Marie Monseur-Fontaine uitgereikt aan een Belgische vlieger die een opmerkelijke prestatie leverde gedurende het voorbije jaar.

Deze prijs bestaat sinds 1951 en bedraagt 50 000 BEF.

Mevrouw Marie Monseur was al van voor de eerste wereldoorlog gepassioneerd voor de Luchtvaart. Van in het begin toonde zij ook belangstelling voor "Het Huis der Vleugels". Na haar overlijden in 1950, op 83-jarige leeftijd, liet ze een deel van haar bezittingen over aan de vzw en zij droeg "Het

Huis der Vleugels" op om jaarlijks een prijs, naar haar genoemd, uit te reiken aan een Belgische vlieger.

De leden van de jury hebben unaniem de prijs Marie Monseur voor 1999 toegekend aan Commandant-vlieger Rudy Schoukens, die er in slaagde een F 16 waarvan de motor uitgevallen was feilloos te landen op Kleine Brogel. Deze vlieger heeft blijk gegeven van koelbloedigheid en professionalisme en zo een ernstig ongeval kunnen voorkomen.

De prijs werd aan de laureaat uitgereikt op 11 oktober 2000 in het "Huis der Vleugels", in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de Minister van Landsverdediging, de Stafchef van de Luchtmacht en personaliteiten en vrienden van de luchtvaart.

Wie komt voor de prijs in aanmerking?

Iedere vliegenier die een bijzonder feit of

belangrijke vliegprestatie heeft geleverd gedurende het voorbije jaar mag voorgesteld worden door de organisatie (burger of militair) waartoe hij behoort. De term "vliegenier" mag in zijn breedste betekenis geïnterpreteerd worden: bemanningslid van een vliegtuig, zweefvliegtuig, ULM enz... De kandidatuur van een vlieger die overleden is gedurende de prestatie of erna kan ook weerhouden worden.

De jury komt ieder jaar samen gedurende het eerste trimester en bestaat uit de voorzitter en de leden van de raad van bestuur van "Het Huis der Vleugels".

Indienen van de kandidaturen

De kandidaturen moeten ten laatste op 31 januari van het jaar dat volgt op de prestatie ingediend worden bij de secretaris-generaal van "Het Huis der Vleugels", Montoyerstraat 1 bus 32, te 1000 Brussel.

DG-1000

de laatste ontwikkeling op 2-zitter gebied

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

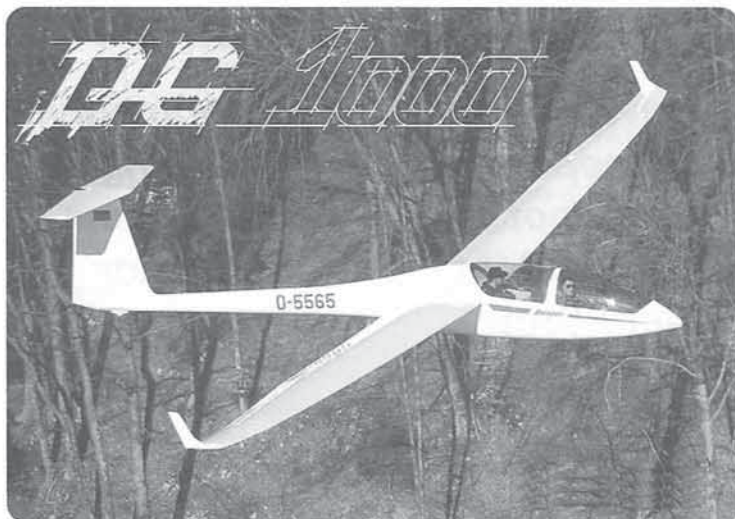
20 m spanwijdte, de topper in de 20-meter klasse

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



De dossiers bestaan uit:

- een volledig curriculum vitae;
- een gedetailleerd verslag over de feiten waarvoor de kandidaat wordt voorgedragen.

Ze worden ingediend door de organisatie waarvan de kandidaat deel uitmaakt (Luchtmacht, Luchtvaartmaatschappij, Licht Vliegwezen, Koninklijke Belgische Aëroclub, Federatie enz...)

De prijs Marie Monseur-Fontaine wordt uitgereikt in "Het Huis der Vleugels" op een door de raad van bestuur bepaalde datum.

Mededeling van het "Huis der Vleugels"

Het "Huis der Vleugels" heeft sinds een

paar weken een nieuwe uitbater. Hij is een "ancien" van het huis vermits hij er als kok gewerkt heeft. Zijn naam is Hieu. Dank zij zijn dynamisme en vriendelijkheid mogen wij hopen dat ons huis opnieuw een periode van hartelijke ontmoetingen onder vrienden van de vliegerij tegemoet gaat. Een ding staat vast: men kan er smakelijk eten.

Enkele praktische gegevens

De gezellige bar is open van 11 tot 20 uur, van maandag tot vrijdag. Wanneer er 's avonds vergaderingen plaatsvinden, blijft de bar open tot het einde ervan.

We kunnen u alleen maar de raad geven van tijd tot tijd eens langs te komen, liefst met een paar vrienden. U loopt niet meer

het risico voor een gesloten deur te staan, zoals in het recente verleden gebeurde. Verspreid het nieuws rondom u.

Het restaurant is 's middags open, met een dagschotel voor 350 fr. Er is ook een mooie spijskaart. U kan er groepsmaaltijden organiseren: neem contact met de uitbater, die zal zorgen dat u waar voor uw geld krijgt.

Voor het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1/32, 1000 Brussel
Camille Goossens
Voorzitter

Charronbeker 2000

Rangschikking Clubklasse

1. VAN EYCKEN BERT	DAC	2946,8
2. FERDINANDE TOM	DAC	2773,5
3. VANDERPUTTEN KOEN	VZP	2637,9
4. COLBRANT ERIC	ACK	2320,5
5. STOCKMANS THEO	KVDW	2313,6
6. LAMMERANT LUC	LUAC	2119,2
7. RUYMENS YVES	KVDW	2003,3
8. WOUTERS WIM	KAZM	1919,0
9. NAEYAERT DIEDERIK	VZP	1805,1
10. VANDEWALLE ERIC	KVDW	1479,5
11. VANDERPUTTEN JORIS	VZP	1462,2
12. VAN DE PUT RUDY	ACK	1375,5
13. OPT EIJNDE FRANK	ALB	1302,8
14. BEERSAERTS GUY	KVDW	1167,4
15. HERMANS RONALD	DAC	1091,6
16. VERVOORT ROBERT	ACB	1009,6
17. JANSSEN STIJN	ACK	1007,3
18. JACQUEMAIN HANS	DAC	995,1
19. HAERINCK LUC	VZP	965,0
20. VAN GUYSE WILLY	ALB	850,0
21. DETAILLE JOHAN	ALB	846,0
22. VERMEULEN NANCY	KAC	838,0
23. THEUNISSEN RAF	LV	826,0
24. PEETERS GUIDO	ACK	808,0
25. GERITS MARCEL	LV	798,0
26. VAN HERZEELE GEERT	VZP	795,0
27. POTARGENT F.	LV	781,0
28. NARINX PETER	LV	774,0
29. NAESENS BERT	DAC	736,0
30. VALVEKENS EDUARD	KVDW	734,0
31. HANSSSENS JORG	GAC	717,8
32. VAN DEN EYNDE STIJN	KVDW	713,0
33. BOSMANS KOEN	DAC	662,0
34. VAN LOVEN STEVEN	ACK	658,0
35. VROUX RENE	LV	651,0
36. VANDEBEECK JELLE	KVDW	639,8
37. HEYLEN BENJAMIN	ACK	637,5
38. VANDEN BOER PAUL	ALB	603,7
39. HENDRICKX JEAN	KVDW	594,0
40. WILLEMS RENE	LV	580,0
41. VANDEWALLE JOHAN	KVDW	579,0
42. DANIELS EDDY	ALB	572,0
43. VERCAMMEN JAN	KAZM	568,0
44. PUT RUDI	ALB	563,0
45. ENGELN PIETER	ACK	559,0
46. STRACKX PETER	DAC	549,0
47. SURINX MARC	DAC	548,0

48. NUYTS JÖRGEN	KVDW	548,0
49. GYPEN KEN	ACK	546,0
50. DE BOCK MICHIEL	KFC	537,0
51. VAN CALSTER A.	DAC	505,0

Rangschikking Standaardklasse

1. DE WACHTER EMIEL	ACK	6455,8
2. VAN PEE GUY	ALB	4873,7
3. BUKENBERGS EMIEL	ACK	4811,9
4. VERBOOMEN JODY	DAC	4530,2
5. DE CONINCK EDDY	KAC	4265,9
6. REYNDERS WIM	KAZM	4218,1
7. GEENEN WALTER	KAC	3981,2
8. SPEETJENS JAN	ALB	3906,0
9. DAMMEN STEFAN	ACK	3643,2
10. HUYBRECKX TIM	ACK	3409,8
11. VAN DEN BORNE PAUL	KAC	3398,3
12. VAN CAMP LUC	KAC	3371,4
13. SERMEUS KURT	DAC	2730,2
14. BAEKEN WILLY	LV	2718,5
15. SNOEKX MARCEL	ALB	2494,5
16. BOVIN STEFAN	LUAC	2473,7
17. DE KROCK BART	DAC	2448,2
18. VERHEYEN DANNY	ALB	2326,9
19. DE LEGER FREDDY	ALB	2142,6
20. DEMUNTER HEDWIG	DAC	2038,9
21. GEUENS FERDINAND	ACK	1983,6
22. TEEUWEN GUY	ACB	1787,0
23. APPELTANS PETER	ALB	1721,7
24. KLIJNSMA DANIEL	DAC	1553,1
25. BAERTS MICHEL	ALB	1550,9
26. DE REYS EDDY	KVDW	1500,9
27. MEYERS YVO	ALB	1476,8
28. VANOSMAEL PIET	KVDW	1282,4
29. VANDEBEECK LUC	KVDW	1191,7
30. COOMANS RUDI	KVDW	1190,9
31. VAN AELST MARC	KAZM	1152,1
32. BOYEN ETIENNE	KVDW	1129,6
33. VAN CAMP RONY	KAZM	1081,5
34. JANSSENS WIL	ALB	827,9
35. DE WINTER DANNY	VZP	811,1
36. LAUWERS GUY	KAC	718,3
37. JANSSEN HUGO	KAC	610,3
38. CEULEMANS ALFONS	KAZM	580,2
39. VAN DER AUWERA JAN	KAZM	500,9

Rangschikking OR-klasse

1. VAN PUTTEN FRANK	KAZM	7267,0
2. PEETERS GASTON	DAC	5231,8
3. AERTS JOACHIM	DAC	4572,1
4. TAEYMANS STAN	KAC	4063,1
5. VAN BAELEN LOUIS	ACK	3985,8
6. BLUEKENS MICHEL	ACK	3892,6
7. PEETERS STEVEN	DAC	3751,9
8. DE BUSSER HUBERT	ACK	3704,7
9. VANDER VEKEN STEPHANE	KFC	3694,7
10. VAN ERCK JAN BART	KAZM	3603,7
11. PEETERS STEPHAN	KAZM	3509,9
12. DIERICKX BERT	DAC	3402,6
13. VAN ROOY KOEN	KAC	3082,7
14. PAREDIS RENE	LV	2979,7
15. GILDEMYN GUY	GAC	2973,6
16. RUYMENS MARC	KVDW	2599,2
17. SZEKER JEF	DAC	2479,7
18. TAEYMANS FRANS	ACK	1895,4
19. BRASPENNING LOUIS	ACB	1803,5
20. VAN ROOY JAN	KAC	1759,8
21. TIMMERMAN VITAL	LV	1495,0
22. RUYMENS ANDRE	KVDW	1334,5
23. NOTE HENRI	KVDW	1253,8
24. VAN ERCK THOMAS	KAZM	958,6
25. VAN GAEL PETER	KAC	928,8
26. PEERAER HERMAN	KAC	925,4
27. VAN LOON JOS	KAC	903,8
28. ROGGEMAN DIRK	KFC	892,7
29. VAN DAM KRIS	KAZM	845,9
30. WOUTERS PETER	KAC	737,6
31. GEENEN TOM	KAC	677,1

Rangschikking M-klasse

1. BEERTS LUC	DAC	6177,9
2. DE WIJS BERT	KAC	6025,0
3. TEUGELS MARC	KAZM	5926,3
4. LUYCKX JOHAN	ALB	5481,9
5. SCHMELZER BERT	ACK	4612,1
6. SCHMELZER BERT JR.	ACK	3819,7
7. VAN DINGENEN PAUL	ACK	3776,7
8. HUYBRECKX MARC	ACK	3302,4
9. HUYBRECKX EDDY	ACK	1148,8
10. BONGAERTS E.	ACK	967,4

Rangschikking T-klasse

1. DIERICKX BERT	DAC	3756,4
2. PEETERS GASTON	DAC	3299,2
3. VRANCKEN LUDO	DAC	2199,0
4. MERTENS HUGO	ALB	1897,4
5. MEERTS FILIP	KAC	1075,7
6. VAN HOUTTE JACKY	ALB	817,1
7. TAEYMANS FRANS	ACK	773,2
8. PICCART GUY	ALB	747,3
9. VANDERPUTTEN KOEN	VZP	666,1
10. CLAEYS LEON	GAC	608,0
11. HEYLEN FRED	ACK	587,6

Clubklassement

Club	Totaal	Aantal Piloten	Gem./Piloot
1. ACK	60682,5	25	2427,3
2. DAC	58978,2	23	2564,2

3. KAC	37362,4	17	2197,7
4. ALB	35002,2	19	1842,2
5. KAZM	32131,2	13	2471,6
6. KVDW	22254,6	18	1236,3
7. LV	11603,2	9	1289,2
8. VZP	9142,4	7	1306,0
9. KFC	5124,4	3	1708,1
10. ACB	4600,1	3	1533,3
11. LUAC	4592,9	2	2296,4
12. GAC	4299,4	3	1433,1
13. ZKB	0,0	0	0,0
13. ZAC	0,0	0	0,0

Grootste afstand vanuit België

Piloot	Club	Hand. afst.	Tot. afst.
REYNDERS WIM	KAZM	415,0	406,7
GEENEN WALTER	KAC	405,7	430,0

TEEUWEN GUY	ACB	391,0	391,0
HUYBRECKX TIM	ACK	389,2	381,4
DE CONINCK EDDY	KAC	336,4	349,9

De volledige uitslag met details over de gepresterde vluchten kan men inzien op de Charronwebsite <http://users.pandora.be/de.coninck/reglement.html>

Men kan de uitslag per klasse ook downloaden als gezippt Worddocument op de downloadpagina.

De laureaten worden zoals steeds gehuldigd tijdens het jaarlijkse symposium te Oostmalle op 27 januari 2000.

SOAR van Luc Beerts

Een gratis vluchtenplanning en -analyse software

Een goede voorbereiding van je overlandvlucht is niet onbelangrijk. Het Soar-programma, geschreven door Luc Beerts, kan je hierbij aardig op weg helpen. Niet alleen kan je de vlucht voorbereiden, maar later ook analyseren aan de hand van de logbestanden van de meest gangbare GNSS-FR's.

Voortaan is SOAR ook beschikbaar op de website van de Liga: <http://www.aero-club.student.kuleuven.ac.be/lvzc>

Goedkoper kan niet want het programma is freeware, en ook de navigatiedatabase die er bij hoort, kost je geen duit.

Sterke punten zijn: eenvoudig gebruik, volledige helpfiles; mooie kaart, gans België zit erin. Je kan ook zelf de kaart aanvullen of aanpassen, of gescande kaarten in BMP-formaat importeren en naadloos zoomen; keerpuntgegevensbestanden invoeren en aanpassen; loggerfiles importeren en analyseren via een hele reeks tools.

Navigatiedatabase

De navigatiedatabase bestaat uit vliegvelden, keerpunten, luchtruimstructuren, landsgrenzen, steden, wegen, spoorwegen, kanalen, rivieren, meren, bergkammen, gletsjers, en een reliëfkaart als achtergrond.

Vliegveld- en keerpuntendatabase

Je hebt de keuze tussen volgende vliegveld- en keerpuntendatabases:

- * algemene vliegvelden- en keerpuntenlijst voor heel Europa;
- * officiële keerpuntenlijst van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs.

Kaartgegevens en luchtruimstructuren

Landsgrenzen, steden, wegen, spoorwegen, kanalen, rivieren, meren, bergkammen, gletsjers en luchtruimstructuren.

Reliëfkaart

Deze gegevens zijn niet onderhevig aan veranderingen en je hoeft ze dus maar één keer te downloaden. De files zijn echter tamelijk volumineus. De reliëfkaart is daarom opgesplitst in blokken van 10 lengtegraden en 10 breedtegraden. Je hoeft enkel die files te downloaden die je nodig hebt. Als je reliëfkaarten nodig hebt voor andere delen van de wereld, vind je in de help file van Soar instructies over waar je die vindt op Internet en hoe je de files moet aanmaken.

Eigenlijk is dit stuk software een must voor alle Belgische zweefvliegers omdat het de kaarten, keerpunten en luchtruimstructuren bevat die we voor overlandvluchten vanuit ons landje nodig hebben.

Voor vragen en suggesties m.b.t. Soar kan je altijd terecht bij Luc Beerts. Als je verwittigd wil worden elke keer als op deze site een nieuwe versie van het programma of de navigatiedatabase beschikbaar is, stuur dan een mailtje naar de webmaster.

Overlandvoorbereiding en luchtruim

Een toemaatje bij: Solo, en wat nu?

Het artikel *Solo, en wat nu?* verschenen in het septembernummer van LIGABLAD noopt tot enkele bedenkingen i.v.m. de luchtruimproblematiek.

Een wegenkaart gebruiken voor de vluchtvoorbereiding kan tegenwoordig echt niet meer. In de lucht is het gebruik van een recente luchtvaartkaart verplicht. In ons geval dienen we zelf de officiële luchtvaartkaart van

België (Low Air Chart) aan te passen aan het luchtruim zoals we het nu op aanvraag mogen gebruiken. De uitgebreide uitleg van deze aanpassingen is in het Vademecum 2000 verschenen. Een gezonde winteractiviteit is dus het intekenen van deze aanpassingen op de Low Air.

Het is zeer belangrijk dat ALLE zweefvliegers een echte luchtvaartkaart leren gebruiken. Hoe kunnen ze anders met ons zeer complexe luchtruim vertrouwd raken? De luchtvaartkaart bekijken en uitgebreid leren ge-

bruiken is een zeer belangrijk onderdeel van de wintervoorbereiding.

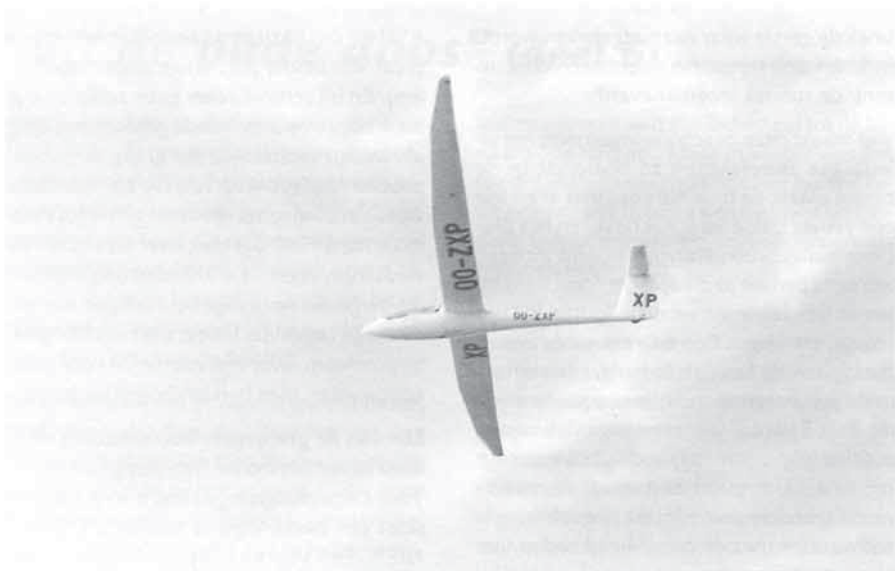
Zelf intekenen van de verkeersgebieden op een wegenkaart kan eventueel, maar vraagt een zeer grondige kennis, en vergt zeker een goede begeleiding. Zelfs ervaren overlandvliegers en instructeurs schieten vaak in dit opzicht tekort, wat best te begrijpen valt, gezien de complexiteit van ons luchtruim.

Tijdens de veiligheidsdagen van de LVZC werd de noodzaak van een degelijke briefing

op vliegdagen benadrukt. Naast andere veiligheidsaspecten moet daar de luchtruimsituatie van de dag besproken worden: welk deel van het luchtruim mag vandaag gebruikt worden, hoe hoog mag er gevlogen worden, rekening houdend met de beschikbaarheid van het luchtruim en met de luchtdruk?

Een morgenbriefing bijwonen is soms moeilijk. Voor de leden die later op de dag aankomen, hangt er daarom in mijn club (KVDW) een bord in piste met volgende belangrijke gegevens, elke dag aangepast: de datum; de hoogte van het vliegveld (elevation), in meter en in voet; de status van de verschillende Low Flying Areas; de QNH; de hoogte van de vliegniveaus FL50, FL70 en FL90 boven ons vliegveld. Deze hoogte wordt enkel opgeschreven indien de corresponderende LFA actief is (bijvoorbeeld: enkel LFA G1 actief > hoogte van FL50 op het bord, hoogte van FL70 en 90 niet ingevuld).

Eén incident met een gecontroleerd vliegtuig kan ons alle krediet doen verliezen dat



Wedstrijd Keiheuvel (foto W. en J. Hannes)

wij tijdens lange en moeizame onderhandelingen met het Bestuur van de Luchtvaart en de andere luchtruimgebruikers in de BELAC hebben verkregen. Eén botsing in de

lucht maakt een einde aan onze nu reeds beperkte vrijheid!

Luc Vandebeeck

FAI-nieuws

Op de jaarlijkse algemene vergadering van de FAI te Linköping, Zweden in september werd het bestuursstelsel van de federatie grondig gewijzigd. De 60-koppige Raad van de FAI werd vervangen door een 7-koppig Uitvoerend Bestuur. Dit systeem lijkt meer aangepast om tijdige en wel overwogen beslissingen te nemen in een steeds sneller evoluerende zaken- en mediawereld.

De nieuwe FAI-Voorzitter, Wolfgang

Weinreich, zit het Bestuur voor. Hij is een voormalig chef-piloot van de Lufthansa 747-vloot, en huidig voorzitter van de Duitse Aëroclub en van Europe Airsports, de Europese vereniging die de belangen van de sportvliegerij behartigt qua reglementering en luchtruim. Wolfgang Weinreich is tevens een begeesterd zweefvlieger.

De overige zes Uitvoerende Directeurs zijn Alvaro de Orleans-Borbon (Spanje), Robert

Clipsham (Canada), Hideo Hirasawa (Japan), Donald Koranda (VS), Ivo Mazzola (Zwitserland) en Pierre Portman (Frankrijk).

De FAI heeft ook een overeenkomst gesloten met de Amerikaanse TV-zender "Discovery Wings Channel". Het akkoord voorziet o.a. dat de zender de exclusieve uitzendrechten voor Noord-Amerika krijgt voor de komende Wereldluchtvaartspelen. Of we die hier in Europa te zien krijgen, staat niet vast.

Het hoekje van de boekenvreter

We zullen eerst een ernstig boek onder de loep nemen: Fred THOMAS, *Fundamentals of Sailplane Design*, College Park Press, College Park Maryland, USA, 1999, ISBN 0-9669553-0-7. 274 blz., 23,5 x 27,5 cm, meer dan 350 z/w foto's, schema's en diagrammen. Dit werk verscheen voor het eerst in het Duits in 1979. Na een tweede uitgave in 1984 werd er besloten een Engelstalige uitgave te maken, om de doelgroep voor het werk te vergroten. Deze taak werd uitgevoerd door Judah Milgram, en het is een werkelijk uitstekende vertaling geworden. De inhoud werd bovendien volledig geactualiseerd en houdt rekening met de allerlaatste snufjes op het gebied van het zweefvliegen, t/m de Eta.

De besproken onderwerpen dekken alle aërodynamische aspecten van het ontwerpen van zweefvliegtuigen: fluidodynamica,

profiel- en vleugeltheorie, prestaties en vlieg-eigenschappen, aëro-elasticiteit, certificatie-normen, overland-theorie, optimaliseren van het ontwerp, vliegende vleugels, Wereldklasse, Eta, vleugel/rompovergangen, staartvlakken en roeren, theoretische en praktische prestatiebepaling. Er is een overzichtstabel van de cijfergegevens van alle enigszins beduidende zweefvliegtuigen, met telkens een driezijdenaanzicht, een voorbeeld van een evaluatieformulier voor proefvluchten, een uitgebreide index en dito bibliografie.

Met de talrijke wetenschappelijke formules en bijbehorende grafieken is dit zeker geen licht verteerbare lectuur voor de doorsnee zweefvlieger, maar het boek geeft aan de technisch onderlegde lezer een goed overzicht van de huidige stand der techniek, met vele verwijzingen naar de meer gespe-

cialiseerde naslagwerken. Het is een absolute must voor al wie zich met lage-snelheidsaërodynamica bezighoudt, of echt meer wil weten over het hoe en waarom van de vormgeving van zweefvliegtuigen. Twee minpuntjes: de titel is een beetje misleidend, want je leert niets over het structurele aspect van het zweefvliegtuigontwerp; en de prijs is niet echt laag. Maar het boek is zeker elke frank waard.

Als tegenhanger nemen we een andere kanjer van een boek ter hand: Michael BIRD, *The Platypus Papers, Fifty Years of Powerless Pilotage*, Platypus Publications, London 2000, ISBN 0953 8177 09. 160 blz. 21,5 x 30 cm, talloze cartoons. Het boek is een bloemlezing uit de artikels die Mike Bird al die jaren gepubliceerd heeft in *Sailplane and Gliding*, waar hij bekend staat als Platypus (vogelbekdier). Voor vele lezers van S&G is zijn ru-

briek de eerste waar naar uitgekeken wordt. In feite heeft hij daarin slechts één concurrent: de rubriek lezersbrieven!

Wat maakt deze beschouwingen over het alledaagse zweefvliegen zo boeiend? In de eerste plaats de fijne humor - met af en toe een grover trekje waar het past - en het precieze taalgebruik. Platypus noemt zichzelf wel eens pedant in dit opzicht. Vaak trekt hij ten strijde tegen de vele spelfouten bij zijn collega schrijvers. Een paar courante fouten die hij aan de kaak stelt: *hanger* (kleerhanger) i.p.v. *hangar* (loods); *prone position* (op de buik liggend) als men eigenlijk *supine position* (plat op de rug) bedoelt... Verder ligt hij uiteraard overhoop met de merkwaardigheden van zijn tekstverwerkingssoftware en met de onhebbelijkheden van zijn e-mail-provider.

Maar Platypus heeft ook de ganse ontwikkeling gevolgd van de zweefvliegerij, vanaf de sandowstarts op de vliegende balk in solo-opleiding tot het vliegen op ASW-22 en

ASH-25 (hij bezit een aandeel in een exemplaar van beide, plus enige andere toestellen). En hij schuwt zeker geen zelfkritiek: je leert alles over zijn meedogenloze houding als wedstrijddirecteur die graag de piloten proeven oplegt waarvan hij op voorhand weet dat ze slechts met veel geluk (of helemaal niet) haalbaar zijn; over zijn haat - als wedstrijdvlieger - t.o.v. wedstrijddirecteurs die dergelijke onzinnige beslissingen nemen; over zijn rugzaktechniek; over het hoogwaterprobleem, over zijn voorliefde voor grote spanwijdtes, over buiklandingen op beton...

Eén van de grappigste hoofdstukken werd door wijlen Mevrouw Platypus geschreven. Titel: *Enige raadgevingen voor wie op het punt staat een zweefvlieger te huwen: DOE HET NIET!* Een van haar opmerkingen is: als echtgenote van een zweefvlieger hangt je seksleven af van het weer! Toen zij toevallig opmerkte dat zweefvliegen blijkbaar een vervangmiddel was voor seks (denk maar aan het koppelen en ontkoppelen, de

queeste naar een betere penetratie, het falische voorkomen van onze toestellen) antwoordde Platypus droogjes: "Nonsens, seks is een vervangmiddel voor zweefvliegen!" En Mevrouw Platypus kwam er nooit achter of dit nu echt humor was.

De cartoons van Peter Fuller hebben steeds bijgedragen tot het succes van de Platypus-rubriek. Zij luisteren ook dit boek op, en hebben niets van hun komische kracht verloren.

Precies omdat elke zweefvlieger zichzelf of anderen kan herkennen in de vele anekdotes van dit boek, is het een absolute must voor allen!

Beide werken kan men o.a. verkrijgen via de verkoopdienst van de British Gliding Association (BGA), Kimberley House, Vaughan Way, Leicester LE17 4SE, Engeland, of via de website van de BGA, www.gliding.co.uk

Zweefvliegtuignieuws

Aukrug

Deze club uit Schleswig-Holstein beschikt over een zeer bijzondere zelfbouwlier. Een 320 pk vrachtwagendieselmotor drijft via een hydraulische pomp en een hydraulische motor de kabeltrommels aan. Een elektronisch regelsysteem zorgt ervoor dat zelfs een onervaren lierman goede en veilige starts kan geven: de gashendel naar voren schuiven, en klaar is Kees, de trekkracht in de kabel wordt automatisch constant gehouden naargelang de vooraf ingestelde informatie qua vliegtuigtype (startgewicht) en wind. De regeling tijdens de aanvangsfase tot 50 m hoogte gebeurt via het toerental van de trommel, daarna wordt de druk aangepast. Tips en info voor wie zo'n zelfbouw ziet zitten: Sietze Land, 00 49 4873 9264.

Cair Aviation

Het botert al lang niet meer tussen de Nederlandse KNVvL en de firma Tost, wiens monopolie op de revisie van haar sleephaken en de hierbij vastgestelde afwijkingen tot een bitsige woordenwisseling geleid hebben. De Nederlanders hebben dus een alternatief gezocht en gevonden: de Engelse constructeur Cair biedt al geruime tijd een JAR-22-goedgekeurde, verbeterde versie van de klassieke Ottfur-trekhaak (ex-Slingsby) in neus- en zwaartepuntsversies. Deze haken bieden precies dezelfde afmetingen als de Tosts.

De Nederlandse luchtvaartautoriteiten hebben nu hun goedkeuring verleend voor de

inbouw van deze haken in de types Ka-7 en ASK-13. Voor andere zweefvliegtuigtypes zou een dergelijke goedkeuring op aanvraag eveneens toegekend kunnen worden. Voordelen van de Cair-producten: controle en onderhoud mogelijk door eender welke luchtvaarttechnicus, wisselstukkenpakketten (veren, moeren e.d.) beschikbaar, algemene revisie na 5 000 (lierhaken) of 10 000 (neushaken) starts uit te voeren in een door Cair goedgekeurde werkplaats.

DG-Flugzeugbau

DG heeft haar succesrijke zelfstarter DG-800B nog eens verbeterd; de nieuwe versie heet DG-808B en kreeg een vergroot kielvlak, een efficiënter richtingsroer, een lichtere rolroerbediening, een eenvoudiger bediensysteem voor in- en uitdraaien van de luchtschroef, enz.

Verder vindt men op de DG-website interessante informatie over vergelijkings-

vluchten (augustus 2000) van de nieuwe tweezitter DG-1000 met een Duo-Discus. Uit de vastgestelde hoogteverschillen bleek voor de nieuwkomer een voordeel over de ganse prestatiecurve, variërend van 0 (160 km/h) tot 5,25 % (100-110 km/h). Op 180 km/h werd zelfs 8 % positief verschil gemeten. Enkel bij de allerlaagste snelheid (75 km/h, beneden de snelheid voor het geringste dalen) was de Duo-Discus 3 % beter. Verdere optimalisering van de plaats van de turbulatoren e.d. kunnen misschien nog leiden tot een lichte verbetering, maar als deze gegevens kloppen, heeft DG een mooie zet gedaan met de ontwikkeling van dit nieuwe toestel.

ULV-sleep

In Duitsland is er reeds een hele tijd een onderzoek aan de gang i.v.m. het slepen van zweefvliegtuigen met ULV's. Meer dan 500 sleeps brachten positieve ervaringen. Bij de ingezette ULV's was meestal een versteviging van het staartgedeelte nodig, maar qua start- en stijpprestaties vielen alle toestellen binnen de vastgelegde normen. Hierbij waren de meeste types uitgerust met een 100 pk Rotaxmotor. Een TL232 Condor bijvoorbeeld trekt een DG-300 op 500 m in 4 minuten, met een gemiddeld stijgen van ongeveer 2,5 m/s. De sleepkosten vallen bijna even gunstig uit als bij een lierstart. Volgens luchtvaartingenieur Martin Wezel zou het slepen van zweefvliegtuigen tot 550 kg voor ULV's geen problemen moeten opleveren.

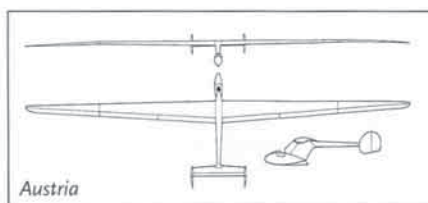


DG-1000 prototype in vlucht (bedrijfsfoto)

Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 6)

In deze aflevering van onze reeks bespreken we een heel bijzonder toestel, waarvan er slechts één exemplaar gebouwd werd, dat dan nog in een ongeval werd vernietigd: de Austria.

De Austria werd in 1931 in opdracht van Robert Kronfeld ontworpen door Dr. Küpper van de Akaflieg München. Het was het grootste (sport)zweefvliegtuig dat ooit werd gebouwd. Vliegklaar woog het bijna een halve ton, en de sleper die de eerst start ermee maakte, geraakte gewoon niet weg. Er werd toen een vrachtwagen voorgespannen, die samen met het sleepvliegtuig de eerste honderden meters overbrugde. Dan werd de kabel van de wagen losgegooid en ging de sleep gewoon verder achter het vliegtuig.



Kronfeld hoopte terecht dat een slankheid van 25 een verbetering van het glijgetal met ten minste 15 % zou teweegbrengen. En aangezien men nog altijd dacht dat de vleugelbelasting zo gering mogelijk moest zijn om de daalsnelheid te beperken, zat er niets anders op dan de spanwijdte tot de uitzonderlijke waarde van 30 m te vergroten.

Voor de besturing van zo'n lange vleugel ontwierp Küpper ailerons met een metalen geraamte, die over de hele spanwijdte liepen, en per vleugel in drie delen waren opgesplitst om bij het buigen van de vleugel mee te geven. De zelfdragende vleugel was van hout, met een T-vormige hoofdligger, en volledig met triplex beplankt om de torsiestijfheid voor zo'n grote spanwijdte te waarborgen. Het profiel was het dikke en erg holle Göttingen 652, dat ideaal was bij lage snelheden. Maar om de doorsteeksnelheid

te verhogen, konden de full-span ailerons als flaps gebruikt en negatief gezet worden, terwijl voor het trage thermieken ook een positieve stand voorzien was. Kronfeld had immers opgemerkt dat de thermiek geregeld in "straten" voorkomt, en wilde de nu als "dolfijnvliegen" bekend staande techniek toen reeds toepassen dankzij de "wavingskleppen" van de Austria.

De remkleppen van de Austria waren ook iets heel speciaals. Aan de uiteinden van het horizontale staartvlak stonden twee verticale vlakken met de richtingsroeren, die voor het bochten elk afzonderlijk werden bediend: voet links deed het linkerrichtingsroer naar buiten klappen zodat een linkerbocht werd ingeleid, en vice versa. Wanneer de piloot stevig op beide pedalen duwde, bewogen beide richtingsroeren naar buiten, zonder bochteneffect, terwijl wel een toeneming van de weerstand teweeggebracht werd. De kracht die vereist was om beide pedalen tegelijk in te duwen, was zeer groot, vooral bij hogere snelheden.

De buitengewone romp van de Austria was het resultaat van grondig denkwerk. Wegens de grote spanwijdte moest de vleugel hoog aan de romp gezet worden, waarvoor een stevige en hoge "poot" nodig was. De piloot zat ervoor en heel wat lager dan de vleugel in een soort gondel die in de gestroomlijnde "poot" overging. Onder de gondel zat een schaats die achteraan een oversteek had om de romp te beschermen als de staart op de grond lag en om een los stel van twee wielen eronder te plaatsen. De staart was een buis van triplex met een diameter van ongeveer 30 cm aan het achterste eind.

Er was bijzondere aandacht besteed aan de afdichting van alle spleten in de vleugel, en de hele zwever was geschilderd en gepolijst om zo veel mogelijk wrijving te voorkomen. De vleugel bestond uit vier delen en de behandeling van het toestel op de grond vergde

veel mankracht, wat aanleiding gaf tot de bijnaam "de olifant". Maar in vlucht was het toestel indrukwekkend door zijn rustige bewegingen, ook in buig weer, waarin de kleinere toestellen wipten en flodderden als blaadjes in de wind.

Op 22 juli 1932 op het Rhöntreffen vloog Kronfeld na een sleep naar 500 meter een cumulus in. Het toestel was uitgerust met bocht-en-slipaanwijzer, snelheidsmeter, kompas en variometer en Kronfeld had wellicht meer ervaring dan alle andere piloten wat wolkenvliegen betrof. Maar toch bleek dat niet voldoende te zijn, want na enkele bochten verloor hij alle gevoel voor positie en kon hij zijn bochtaanwijzer niet meer juist interpreteren. De snelheid liep op tot meer dan 200 km/uur en de "remkleppen" waren onder de druk van de snelheid niet in beweging te krijgen. De toeschouwers zagen de reusachtige zwever in een steile duikbocht uit de wolkenbasis komen. Eén vleugelhelpt brak af, het toestel maakte een halve rol en toen ook de andere vleugel doorbrak, bracht Kronfeld zich met zijn parachute in veiligheid, hoewel hij nog door de zwiepende stukken van de Olifant werd bedreigd in zijn val. Kronfeld maakte dus mee wat iedere piloot dreigt te ervaren wanneer hij in IFR-condities zijn IFR-instrumenten niet vertrouwt of verkeerd interpreteert: het toestel neemt snelheid op en de piloot trekt aan de stuurknuppel om te vertragen, maar het enige gevolg is een nog sneller draaiende duikvlucht, tot de structuur van het vliegtuig het begeeft...

Küpper bouwde nog een dergelijk toestel, met een spanwijdte van 20 meter, maar het werd eveneens in een ongeluk vernield.

Technische kenmerken: Spanwijdte: 30 m, vleugeloppervlakte: 35 m², slankheid: 25,7, leeggewicht: 392 kg, vlieggewicht: 482,4 kg, vleugelbelasting: 13,8 kg/m².

Peter Mullaert

Een duik in het verleden

"Eine Idee ist nichts wert, der Bau eines Flugzeuges nur wenig, alles aber der Flug!" (Otto Lilienthal)

Iedereen kent namen zoals Lilienthal en de Wright-brothers. De prille geschiedenis van het zweefvliegen is echter veel rijker en subtieler, en bestaat uit periodes van vallen en opstaan, dramas en triomfen, gekken en genieën, anekdotes en heldenfeiten, duistere pioniers en wereldfiguren.

Wij vonden het de moeite om eens te neuzen in dat verleden. Kwestie van de achtergrond en

voorvaderen wat te kennen en waarderen, wanneer je in je high-tech glasschip triomfantelijk na een 300 km-driehoek in de eindaanvlucht op 42 km aan 182 km/h op je GPS-gekoppelde computer afleest dat, na automatische correctie van de tegenwindcomponente van 17 km/h, je op 10 m na op de juiste hoogte zit...

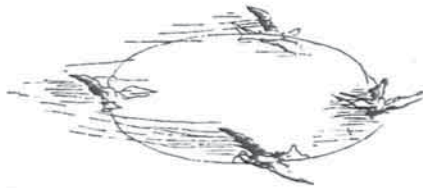
Let wel, het gaat om een objectieve geschiedenis, echter door een zweefvliegbril bekeken, en dus gewild wat eenzijdig. Grote namen werden weggelaten indien zij geen noemenswaardige invloed gehad hebben op het pure zweefvliegen.

1452 - 1519 De oer-voorloper: Leonardo DA VINCI

Leonardo was een natuurlijk kind, doch genoot toch van een goede opvoeding en scholing in het huis van zijn vader. Hij was een briljante geest, die wij thans "multidisciplinair" zouden noemen. In werkelijkheid was het in die tijden heel gebruikelijk dat wetenschap, filosofie en kunst heel sterk met elkaar verweven waren en veelal door dezelfde mensen werden bedreven. Leonardo was daarenboven een dynamisch en suc-

cesrijk zakenman, die goed aan de kost kwam als architect, ingenieur en... wapen-fabricant. Middelen, tijd en talent had hij daarbij zat, zodat hij de geschiedenis kon ingaan als fijnzinnig en veelgeprezen kunstenaar.

Tussen zijn multi-pele activiteiten door was hij bijzonder geboeid door de problematiek van het vliegen (misschien met het oog op militaire toepassingen?). Hij conceptueerde als eerste het idee van het valscherms en van de helikopter; doch voor zover wij weten, kwam het nooit verder dan studies op papier. Verder tekende hij merkwaardige vliegende tuigen met slaande vleugels, gedreven met mensenkracht, via zeer inge-nieuze overbrengmechanismen.



Last but not least voor wat ons zweefpiloten betreft, zijn wij in het bezit van opvallende tekeningen en studies van zwevende vogels, waarbij hij blijkbaar gehypnotiseerd



was door het geheim van hun spiralerende trajecten. In 1506 publiceert hij "Del volo senza batter ali per favor del vento" waaruit het volgende uittreksel voortkomt (nogal vrij vertaald):

"Ik concludeer dat het stijgen van de vogels, zonder vleugel-

bewegingen, geen andere uitleg heeft dan hun circulaire bewegingen in de beweging van de wind. Vliëgend wind in de rug zakt hij tot een laagste punt waar hij, verder draaiend tot tegen de wind in, steunend op deze wind weer hoogste wint..."

Toen reeds op zoek naar de absolute droom van het zweefvliegen: de "dynamische vlucht".

Da Vinci was ongetwijfeld een genie en een visionair. Daarbij kan men de niet zinloze hypothese vooropstellen dat toen de nodige technologie eigenlijk reeds voorhanden was om vliegende tuigen te maken met vaste vleugels, bv. type Lilienthal... Zijn rechtstreekse invloed op de latere zweefvliegpiëners is echter zo goed als onbestaan, omdat zijn studies en publicaties over het vliegen slechts op het einde van de 19de eeuw aan het licht kwamen. Toch een merkwaardig man en een boeiende figuur.

Voorloper maar geen grondlegger.

1773 - 1857 De edelman Sir George CAYLEY

Deze baron uit Yorkshire wordt wel eens "Father of Flying" genoemd. En terecht.

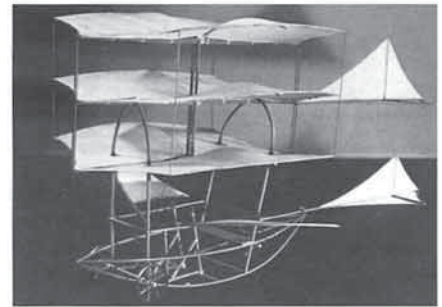
Hij experimenteerde met kleine modellen, en kwam zo als allereerste tot het algemene concept van het moderne vliegtuig: een romp hangend aan vaste vleugels, en een staart met hoogteroer en richtingsroer. Alle essentiële elementen dus. Hij was een reële uitvinder; niemand voor of rond hem was eerder tot een gelijkaardig concept gekomen.

Op een kleine zilveren plaat, daterend van 1799, staat op de ene zijde het principe van zijn zwever afgebeeld, en op de andere zijde de uitleg van de krachten die inwerken op een vleugel. Dit interessante stuk staat tentoongesteld in het Science Museum in Londen.

Hij zocht en studeerde verder via modelvliegtuigen, helicopters, "convertiplanes". Hij vatte duidelijk dat er geen toekomst zat in bewegende vleugels, en zocht eerder in de richting van vaste vleugels, met "lucht-roei-spanen" als voortstuwing. In een interessante publicatie in 1809 in *Nicholson's Journal*, getiteld "On Aerial Navigation", beschrijft hij de aërodynamische krachtenwerking op de vleugels, waarbij men duidelijk begrippen terugvindt die wij thans als lift, weerstand ("retarding power"), snelheid en aanvalshoek bestempelen. Meer nog, hij duidde op de verschuiving van het aërodynamische drukpunt t.o.v. het zwaartepunt in functie van de aanvalshoek, en concludeerde dat stabiliteit slechts kon bekomen worden dank zij een neerwaartse lift van het staartvlak. Kortom, voor hem was het duidelijk dat al deze aërodynamische krachten elkaar beïnvloedden. Tevens bracht hij elementen naar voor die voordelen suggererden van licht concave draagvlakken!

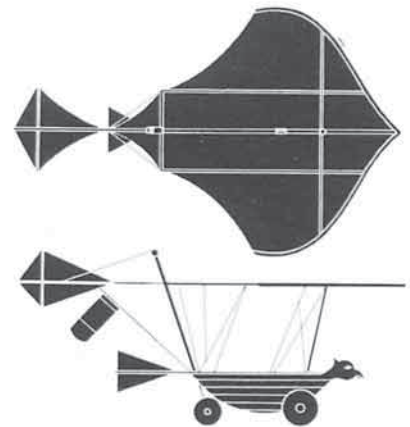
Het bleef niet alleen bij deze vooruitziende aërodynamische inzichten. In datzelfde jaar 1809 bouwde hij een zweefvliegtuig op ware grootte, en vloog ermee; preciesere gegevens of getuigenissen zijn echter niet voorhanden. Het enige wat we weten uit een publicatie van hem in 1810, is dat de dragende oppervlakte 300 vierkante voet bedroeg.

De volgende jaren werkte hij verder met het idee van kracht-gedreven vlucht; misleidend voor ons bestempelde hij echter vleugels als "sails", en de bewegende delen (de "lucht-roei-spanen") als "wings". Dit bracht hem natuurlijk geen stap dichterbij het echte vliegen. Tot in 1849. Toen bouwde hij een driedekker-zweefvliegtuig waarmee, volgens zijn eigen relaas, een vlucht werd uitgevoerd door "een jongen van ongeveer 10 jaar die over enkele yards boven de grond



zweefde bij de afdaling van een heuvel, alsook door enkele personen over eenzelfde afstand, het toestel tegen de wind trekkend met een koord".

In 1852 publiceerde hij in het tijdschrift *Mechanics' Magazine* het schema van een toestel dat hij een "governable parachute" noemde, maar dat eigenlijk alle karakteristieken van een zweefvliegtuig vertoonde.



De bedoeling was dit tuig vanuit een ballon te droppen. Het werd nooit gebouwd. In 1853, op de leeftijd van 80 jaar, liet hij in een ander toestel een vlucht uitvoeren door zijn koetsier, die opsteeg vanop een helling, een vallei overstak, en landde aan de overkant. Het opstijgen moet wel nogal onverwacht opgetreden zijn, en de landing zal vrij hard geweest zijn, daar de koetsier, volgens de getuigenis van Mevr. Thompson, kleindochter van Cayley, halfdood van de schrik, luidkeels protesteerde: "Sir George,... I was hired to drive, not to fly!".

Deze baron was een briljant theoreticus. Misschien heeft hij ooit als eerste mens ge-zweefd. Roekeloos heeft hij zich verder niet gedragen; hij verkoos de eer van het vliegen toe te vertrouwen aan een jongen en een koetsier. Of deze pionier-piloten vrijwilligers waren blijft een open vraag...

Voorzichtig was hij wel. Tevens geniaal en creatief voor zijn tijd. Een grondlegger.

1817 - 1872 De Bretoense zeeman Jean-Marie LE BRIS

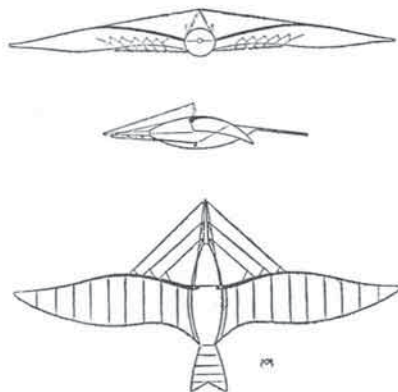
Deze wereldreiziger heeft lang de grote vogels van de Stille Oceaan geobserveerd.



Toen hij zo'n albatros gedood had om hem te bestuderen, kwam hij op het idee om de dode vogel met uitgestrekte vleugels in de wind te presenteren. Hij constateerde dat zelfs in deze levenloze toestand de vogel een duidelijke opwaartse kracht onderging. Vanaf die dag verliet de droom van de menselijke vlucht hem niet meer.

Hij observeerde ook dat grote vogels konden zweven zonder vleugelbeweging, terwijl kleinere dieren (vogels, insecten, vleermuizen) slechts met ononderbroken slaande vleugelbewegingen in de lucht konden blijven. Zijn conclusie was eenvoudig en evident: een eventueel vliegend tuig moest groot gebouwd worden. Eigenlijk was dit een intuïtieve gewaarwording van de invloed van het Reynoldsgetal.

Teruggekomen in zijn land slaagde hij erin het nodige geld te verzamelen om een kunstmatige vogel te bouwen. Dit deed hij in een schuur die hij van een boer huurde in Douarnenez. Het resultaat was een middendekker die hij "l'Albatros" doopte; deze had een spanwijdte van 15 m, een lengte van 8 m, een dragend oppervlak van 20 m² en een leeggewicht van 45 kg. De romp had de vorm van een sloep – of had je van een zeeman iets anders verwacht? – waarin de piloot rechtstond. Deze piloot had in elke hand een hendel die de aanvalshoek van elke vleugel afzonderlijk kon aanpassen. Het geheel was naar verluid bijzonder fraai afgewerkt.



De grote dag brak aan. Alles werd los geplaatst op een kar die door galopperende paarden tegen de Bretoense bries werd voortgetrokken op het open strand. Wanneer Le Bris oordeelde dat de snelheid voldoende was, verhoogde hij met de hendels de aanvalshoek van beide vleugels, en kon inderdaad opstijgen! Een incident deed zich echter voor. Een loshangende fixatiekoord vatte de paardendrijver (Jean-Pierre Doare) die... mee de hoogte in werd opgetrokken! Getuigen beschrijven dat de zwever een hoogte van 100 m zou bereikt hebben. Tijdens de vlucht haalde de zwever de inmiddels vertragende paarden in, en maakte een degelijke landing, echter eindigend met een grondzwaai. De bengelende verstekeling kwam er van af met enkele contusies. Toch een hele prestatie voor een zweeftoestel zonder hoogteroer. Handigheid van de piloot? Puur geluk (o.m. door de tractie van de hangende passagier)? Wellicht een cocktail van beide. Dit was de eerste goed gedocumenteerde vlucht van een... tweezitter.

Aangemoedigd door dit eerste "succes" wou Le Bris zijn experimenten verderzetten, maar veranderde helaas van startmethode. Hij hing zijn zwever op een hoogte van 50 m (aan een kraan boven een steile rots), wachtend op een goede windstoot. Wanneer hij loskoppelde maakte hij eerst een duikvlucht om snelheid te nemen, maar kon niet tijdig optrekken. Crash en complete destructie van het toestel. Van tussen de wrakstukken kon men de piloot bevrijden met (slechts) een gebroken been.

Keizer Napoleon III vernam over deze Bretoense zeeman-piloot en beloofde zijn steun. Vol moed hervatte Le Bris zijn levenswerk in Brest, en bouwde zijn toestel nr. 2 (foto genomen door de bekende luchtvaarder en fotograaf Nadar) dat de grote lijnen van zijn eerste toestel overnam, ditmaal wel met een mobiel hoogteroer alsook



een tegengewicht dat tijdens de vlucht kon verplaatst worden. Zijn tweede "landing" indachtig begon hij eerst met vluchten met ballast zonder piloot. Vrij snel echter werd ook dit toestel vernield. Ontmoedigd liet hij voortaan het privilege van het vliegen over aan de vogels.

Terug in Douarnenez (waar er veel onlusten losbraken) om voor zijn familie te zorgen, kreeg hij daar van de burgemeester een job als politieagent. In deze functie werd hij in

1872 aangevallen en vermoord door twee dronkaards.

Le Bris is steeds in hart en nieren een zeeman gebleven; zijn zweeftoestellen waren eigenlijk bedoeld als reddingstuigen die vanuit een schip konden gelanceerd worden om in zee gevallen matrozen te redden. Schitterende ideeën en zin voor observatie had hij zeker. Wel is hij toch wat vlug van stapel gegaan zonder voorafgaandelijke proeven met schaalmodellen.

Roekeloos? Misschien. Zeker moedig en verbeten – een Bretoen, niet? Geniaal in elk geval.

1834 - 1897 De pechvogel: Louis MOUILLARD

Als jongeman interesseerde deze Fransman uit de streek van Lyon zich reeds vroeg in



vogels en vleugels. Hij kreeg de volledige steun van zijn vader, die een erudiet man was, en hem de zolder van het ouderlijk huis als werkplaats ter beschikking stelde. Op dode vogels

berekende hij de vleugeloppervlakte in relatie tot hun gewicht, en extrapoleerde zo de oppervlakte die zou nodig zijn om 80 kg (gewicht van een volwassen man) te dragen. Hij maakte een eerste vliegtuig waarbij de piloot in horizontale houding met de benen de vleugels kon doen slaan. Dit systeem lukte niet.

Na de dood van zijn vader moest hij zelf de kost verdienen. Alhoewel hij eigenlijk kunsttekenaar was, koos hij voor wat meer materieel houvast, en week uit naar Algerije waar hij, niet ver van Algiers, een landbouwbedrijfje uitbaatte. Zijn vliegobsessie verliet hem daar echter niet. Hij bouwde in 1865 een zwever met een draagoppervlak van 12 m² voor een leeggewicht van 13 kg, zonder staart. Duikend vanop een licht verheven weg tegen een windsnelheid van 5 m/s



slaagde hij erin een korte vlucht te maken van 15 seconden over een afstand van 42 meter, doch beschadigde zijn toestel licht bij de landing. Daags nadien, na herstelling van de schade, voerde hij een nieuwe poging uit, doch de sterke wind plooidde zijn vleugels om en Mouillard werd gekwetst. Kort

nadien sloeg daarbij de pest toe zodat hij, ziek en geruïneerd, de streek moest verlaten om te trachten elders een nieuwe carrière te maken.

Zijn vriend Alphonse Daudet (de schrijver) bezorgde hem een plaats van tekenleraar in Caïro. Daar kon hij naar hartenlust zich terug storten op de studie van de vlucht van de vogels! Een echt paradijs waar pelikanen en gieren boven zijn hoofd hem dagelijks adembenemende zweefvliegemonstraties gaven. Hij noteerde alles zorgvuldig vanop een observatorium op de Mokatom-berg. Hij schreef o.m.:

"Alles lijkt zo makkelijk na te doen. (...) Deze enorme vogel, zo zwaar als een schaap, die zich zacht en langzaam in rechte lijn laat glijden op een lichte bries, of die grote eindeloze bochten maakt, alsmaar stijgend tot men hem uit het gezicht verliest; eindelijk de verwezenlijking van al onze dromen..."

En het kwam dan toch zover: in 1878 hervatte hij de bouw van zweefvliegtuigen. Eerst modellen (tot 5 m spanwijdte!), ditmaal wel met stuurbare staartvlakken en vooral een systeem van kromtrekken van de vleugels om bochten te maken. Deze laatste vondst was kapitaal voor de toekomst van de luchtvaart en zal bijv. 20 jaar later door de gebroeders Wright overgenomen worden. Na talrijke proefnemingen begon hij de bouw van een ware zwever met een spanwijdte van 16 m, een vleugeloppervlakte van 35 m², en een gewicht van 45 kg.

Het noodlot sloeg echter terug toe; een zware ziekte noopte hem weer te stoppen. Zijn brein bleef echter op volle toeren draaien, en hij zette de laatste hand aan zijn echt levenswerk: een boek getiteld "L'Empire de l'Air" en later "Le Vol sans Battements". Twee enthousiasmerende, soms lyrische, en in elk geval profetische werken. Hij voorzag voor zweefvliegereizen een gemiddelde vlieghoogte van 1 000 m, gecontroleerd met precisie-instrumenten, kompas, barometrische hoogtemeters, met tevens valschermen. Een credo in het zuivere zweefvliegen. Als voorbeeld dit uittreksel:

"Na vele mislukkingen zal de mensheid wel verplicht zijn in onze richting te kijken, om na te gaan of er in onze schuchtere pogingen geen interessante zaken zitten. Hoe dan ook blijft het een opdracht alleen voor ons, vliegeniers en zweefpiloten. Alleen wij zijn geroepen om het probleem van de bijna perpetuele statie in de lucht op te lossen; economische en democratische vlucht, toegankelijk voor iedereen, arm en rijk, met een toestel van honderd frank, en niet een monster dat miljoenen kost."

Voortaan fysisch gehandicapt heeft hij zijn hele verdere leven getracht anderen te overtuigen zijn vliegpogingen verder te zetten. Hij botste echter op ongelof en apathie. Nooit is hij erin geslaagd in zijn omgeving enig respons te bekomen. Zijn leitmotiv was een wanhopige noodkreet: "Oser!".

In 1889 ontmoette hij Octave Chanute die vanuit de USA kwam (Cf. infra), en die onmiddellijk bijzonder geboeid werd door zijn

ideeën. Terug in de States bleef Chanute corresponderen met Mouillard. Hij liet zijn boeken vertalen, met bijzondere interesse; het is via deze weg dat de gebroeders Wright zijn ideeën ontdekten. Chanute kocht ook de helft van het brevet van de zwever van Mouillard, wat hem wat financieel soelaas gaf.

De respons die Mouillard nooit in eigen land heeft gekregen, kwam eindelijk van over de grote plas. Het mocht helaas niet baten; volledig verlamd verzakte hij in diepe miserie; uit schaamte onderbrak hij al zijn relaties met de buitenwereld. Hij stierf eenzaam in 1897. Zijn as werd verstrooid op het kerkhof der armen. Pas veel later kreeg hij een monument in Caïro waarop staat: "Oser!"...

Merkwaardig genoeg heeft Mouillard nooit vermoed dat het geheim dat de Egyptische vogels de hoogte instuwde te zoeken was in vertikale stijwinden die in die streken zo frequent en zo zichtbaar zijn. Toch, wanneer Cayley de vader is van het vliegwezen, blijft Mouillard ongetwijfeld de vader van het zweefvliegen, ook al heeft hijzelf slechts bitter weinig gevlogen.

Maar hij was geen profeet in eigen land...

➔ (wordt vervolgd)

Guy GILDEMYN

Bibliografie (en illustraties):

Histoire du Vol à Voile - Eric NESSLER (+ 1940)
Handbuch des Segelfliegens - Wolf HIRTH (1938)
History of Aviation - John W.R. TAYLOR (1972)

Zweefvliegen in Canada

Waarom eens niet een verre reis combineren met zweefvliegen? Het is zomer, dus is het zuidelijk halfmond uitgesloten. Frankrijk is te dicht bij huis. Wat schiet er nog over

om te zweefvliegen? Noord-Amerika! Achter de computer gedoken en enkele sites opgezocht van zweefclubs in de Verenigde Staten en Canada. Canada bleek al een fa-

voriet te zijn van in het begin. Ik wou daar al naar toe van toen ik klein was, en Canada heeft zo iets speciaals klinken in de oren.

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



Toeval wou dat ik alleen antwoord kreeg van een club in Hawkesbury, ongeveer zestig kilometer ten westen van Montreal en tachtig kilometer ten oosten van Ottawa, op de grens van de provincies Quebec en Ontario. De man die antwoordde was Svein Hubinette, die mij informeerde dat het geen probleem was om af te komen in de laatste 2 weken van juli. Er was zelfs een "cross-country clinic" voorzien. Iedereen was welkom zowel met veel als weinig vliegers.

Dit laatste klonk als muziek in de oren. Voor details moest ik maar via e-mail contact opnemen met Gregg Bennett die ons te slapen zou leggen en met Bill Roach, "The chief instructor". Zo gezegd, zo gedaan. Tickets besteld naar Canada. E-mailtjes gestuurd en alles was OK.

Eens aangekomen in Dorval ging ik mijn wagen halen en reed van Montreal op weg naar de club. Je rijdt van Montreal naar Ottawa langs Highway 40 die in Ontario overgaat in de 417. Je neemt de afslag 9 na een 50-tal kilometers en rijdt langs route 17 naar Hawkesbury. Op het moment dat je witrood gekleurde houten elektriciteitspalen ziet, moet je afslaan. Daar is het vliegveld. Ik kan je verzekeren dat het er zo uitziet ziet als bij ons: trailers buiten en een grote hangar. Een grote Canadese vlag siert de poorten van de hangar. Zo kwam ik daar op zondag 16 juli aan in Hawkesbury op MSC (Montreal Soaring Council).

Gezien het al 19 uur 's avonds was en bewolkt, was er niet veel beweging op het vliegveld. Een Quebecois kwam vanuit zijn mobilhome gekropen en dacht dat ik Gregg was. Daar stond ik dan. Uiteindelijk werden we opgevangen door Walter Weir en zijn vrouw. Toen wist ik nog niet wie dat was, maar dat zou snel komen. Tevens was daar Robert (uit te spreken op zijn Canadees Frans; was daar zeer gevoelig aan).

Na een half uurtje dook Gregg op, die nog twee andere zweefvliegers buiten mij verwachtte. Ik was voorlopig de enige. Dit leek geen mooi begin. Gregg bleek een school-directeur te zijn die aan het genieten was van zijn vakantie. Gezien zijn vrouw en kinderen "up north" familie waren gaan bezoeken, konden wij gerust gebruik maken van de logeerruimte. Na een paar biertjes en wat verbroedering, werd er goeienavond gezegd en we trokken naar Gregg's Place, ongeveer 500 meter van het vliegveld in de aanvliegroude van het circuit. Eindelijk wachtte mij een bedje op, waar ik dan ook zonder pardon in slaap viel. 's Anderdaags zouden we de anderen ontmoeten.

De dag nadien was het twijfelachtig weer, niet echt overlandweer maar wel voldoende om de checks te ondergaan, wat ik daar dan ook deed in een Krosno. Dit toestel heeft een prachtig silhouet, maar volgens mij waren

de ingenieurs hun inspiratie kwijt wanneer ze de vleugels getekend hebben. De vleugels deden me eerlijk gezegd denken aan de vleugels van een Rhönlerche, en dat zou dan nog een belediging zijn voor de Lerche.

's Morgens werd er kennis gemaakt met de andere piloten. Andy Gough uit Ontario was later toegekomen en had de nacht doorgebracht in zijn wagen. Hij bleek afkomstig uit Toronto en bracht een nagelnieuwe LS-7 mee die gevlogen had in Bayreuth. Andy was lid van SOSA (Southern Ontario Soaring Association) in Toronto en een schitterend piloot. Er was Walter Weir, een van de kranen van het zweefvliegen in Canada, met een ASW-20, afkomstig uit Toronto, lid van COSA (Central Ontario...) en voorzitter van de Canadese zweefvliegorganisatie, Otto met een DG-300M, Svein met ASW-20, Bruno met een Standaard Cirrus, Marco met de Club Astir en John met een DG-300.

Marco bleek een Nederlandse jachtpiloot te zijn in een uitwisselingsprogramma met de Canadese luchtmacht, en kwam in zijn vrije tijd van Chicoutimi (u moet maar eens kijken op de kaart waar dit ligt) naar Hawkesbury met de wagen om te zweven. Hij is het die met mij op dinsdag naar Air Canada geweest is om het brevet te valideren. Na wat gevele in het Frans bij de locale schone op het bureau - het was namelijk twintig voor vier en het bureau sloot om 4 uur - kreeg ik na 20 minuten mijn gevalideerd Canadees vliegbewijs mee. Zuig hier maar eens een puntje aan in België.

Dinsdag was het slecht weer en bleef iedereen aan de grond. Er werden verder theorieën uitgewisseld over alle soorten vluchten en veiligheidsprocedures. Er werd zelfs gesproken over nood-waterlandingen: indien iemand gepubliceerde gegevens daarover heeft, gelieve die op te zenden naar Walter.

In de cursus werd er vooral gehamerd op het belang van drinken bij lange afstandsvluchten en het daaruit voortvloeiende probleem plassen, de gevaren van landen met een volle blaas, de gevaren van hypovolemie en de gevaren van onoplettendheid bij de poging zijn blaas te ledigen. Blijkbaar kenden hier in België nog maar weinigen die truc, maar het gaat om het volgende: je neemt een plastic zak die je kan verzegelen met lange druksluiting bovenaan, een soort diepvrieszakje. In dit zakje doe je een paar maandverbanden of een luiert. Eens de behoefte gedaan, verzegel je de zak en alles verandert in gel. Geen gefoeter meer met flessen. Moet je maar eens proberen. Voor de vrouwen is dit waarschijnlijk iets moeilijker.

Woensdag was de dag. We waren met 2 om op de Twin Astir te gaan vliegen. En zoals overal geldt, ladies first. Zo bleef ik 3 uren wachten op de grond terwijl ik van verre

reeds de hoge bewolking zag binnenwaaien. Wanneer het mijn beurt was, konden we enkel lokaal blijven, maar toch enige oefeningen doen in verband met wind, glijgetal en kijken of je binnen kunt van de plaats waar je je bevindt. Tevens werd er geleerd hoe je met een simpele GPS een paar dingen kunt berekenen zoals windsnelheid. Voor degenen die het niet zouden weten: de GPS toont grondsnelheid aan en je snelheidsmeter luchtsnelheid. Trek het grootste van het kleinste af en je weet of je wind in de poep of wind op kop hebt.

Donderdagvoormiddag was het tijd voor de evaluatie van de woensdag. Tegen tien uur zag het weer er al behoorlijk uit en werd er besloten om de zwevers maar te gaan opbouwen. Ik zou met Jacob Eich vliegen in de Twin. Jacob was van Zwitserse origine en een zeer sympathieke kerel. Dit werd waarlijk één van de mooiste vluchten van het jaar. Sightseeing van Canada in een zwever. We vertrokken van Hawkesbury en vlogen zuidwaarts naar Upper Canada Village om verder langs het water oostwaarts te trekken. Op een bepaald moment werd het weer behoorlijk slecht rond die plaats, zakten we tot ongeveer 1 500 voet en hadden we nauwelijks 2 knopen stijfwind (is gedeeld door twee voor meter per seconde).

Dankzij de enorme vliegcapaciteiten van Mister GPS, want dat is Jacobs' bijnaam, bereikten we terug Pendleton op nauwelijks 900 voet, waar we een kanjer van een pomp te pakken gekregen hebben, 9 knopen, en heerlijk gestegen zijn tot warempel 5 000 voet. Van dan af was het bijna final glide tot in Hawkesbury. We hadden een 220 km afgelegd in vier en een half uur. Het was de bedoeling om wat te vliegen en om wat sightseeing te doen, het was zeker niet de bedoeling daar wedstrijden te gaan vliegen. Die dag zijn er 2 piloten in geslaagd om hun 300 km te doen, waaronder Gregg die met zijn rechtervleugel een halve meter over keerpunt gekeerd is. Nieuwe techniek, is plezant maar dus ook beangstigend nauwkeuring.

De vrijdag hebben we nog nagepraat over de donderdag. Gezien het weer niet mee zat die dag, namen we afscheid van elkaar. Ik ging mee naar Toronto met Andy die mij daar de stad ging laten zien. Een trip van 6 uur.



Tussen droom en werkelijkheid met de Discus (foto B. Schmelzer)

We hebben samen nog een vluchtje gemaakt in een Puchacz in SOSA 's anderen-daags. Nadien met een andere zweefvlieger, Charles, naar Niagara Falls. Vandaar op eigen kracht naar Ottawa en nadien op afspraak bij Bruno in Quebec. Daarna nog naar Montreal en de laatste dag nog af-

scheid gaan nemen bij Gregg. Drieduizend driehonderd kilometer in één week.

Het werd voor mij niet alleen een vakantie met zweefvliegen maar een uitzonderlijke vakantie waar ik veel nieuw vrienden heb leren kennen. Ik moet me waarlijk inhouden om

hier niet het dubbele van het verslag neer te schrijven.

Voor de geïnteresseerden, Bruno organiseert volgend jaar opnieuw een Clinic in de buurt van Quebec.

Hans Warie

Zweefvliegavonturen in Australië

Reeds enkele jaren geleden is bij mij het idee gegroeid om ook eens buiten Europa te gaan zweefvliegen, op plaatsen waar de meteorische condities bijna optimaal zijn, waar er geen beperkingen zijn aangaande het lucht-ruim en in een periode dat bij ons de zweefvlieger op een laag pitje staan, met andere woorden: in de winter. Veel keuze is er niet: Australië, Zuid-Afrika oftewel bergvliegen in de Amerikaanse Sierra Nevada.

Omdat enkele Belgische zweefvliegers mij hun fantastische verhalen over Australië vertelden, ging mijn keuze naar dit continent. Langs Internet kon ik enkele locaties verkennen. Mijn keuze viel op Sportavia in Tocumwal, gelegen in het zuidoosten of ongeveer 270 km ten noorden van Melbourne. Omdat op financieel vlak de verschillende clubs vergelijkbaar zijn, waren er twee factoren die de doorslag gaven: verschillende Belgische piloten vertoefden er en hadden er een positieve ervaring opgedaan. Ten tweede was er een ruime keuze aan moderne toestellen.

Daarna begon de voorbereiding van deze reis. Dit was niet te vergelijken met Saint-Auban waar ik met mijn eigen toestel enkel de gewenste periode en het logement diende aan te vragen. Omdat ook Etienne meeging, hebben wij alles samen georganiseerd. De drie belangrijkste items waarvoor moest gezorgd worden, waren de vliegtuigreis, een huurauto en ons verblijf in Tocumwal (vliegen en wonen). Zonder reclame te willen maken, zijn we met Singapore Airlines in Melbourne geraakt langs Zürich en Singapore om. Tot Singapore met een Boeing 747-400, daarna een Boeing 777. Onze terugreis langs Parijs gebeurde volledig met een 747-400; in Singapore dienden wij telkenmale over te stappen. Onze Nissan Pulsar, van Budget Cars, bracht ons van de luchthaven naar onze eindbestemming.

Vertrokken op woensdag 5 januari 2000, om 10 uur lokale tijd, kwamen wij 's anderendaags om 20:15 uur lokale tijd in Melbourne toe. Tussen Brussel en onze eindbestemming is er een tijdsverschil van 10 uur. De reële vliegtijd is iets meer dan 20 uur. Onze vlucht ging over de Zwarte en de Kaspische Zee, Afghanistan, Pakistan en India, om van daaruit langs de Golf van Bengalen Singapore te bereiken. Australië zijn we langs de Grote Zandwoestijn (NW)

binnen-gekomen. Wegens het dikke wolkendek heb ik spijtig genoeg weinig van het woestijnlandschap kunnen genieten. Met een grond snelheid van ongeveer 950 km/h hebben wij gedurende ongeveer 3 uur 30' dit eiland overvlogen. Ik geef u dit enkel mee om een idee te geven over het immense van dit continent.

Aangekomen op onze eindbestemming gingen we onmiddellijk op zoek naar een hotel voor de eerste nacht. We durfden het niet aan om onmiddellijk in het donker, op onbekende wegen naar Tocumwal te rijden. Langs een infobureau in het luchthavengebouw kwamen wij snel in het Airport Motel terecht, gelegen op ongeveer 5 km van het vliegveld. Ons eerste Australische avondmaal bestond uit - jawel - een steak (saignant) en als ontbijt kregen we spek met eieren. De volgende dag in de voormiddag zijn we onze huurauto gaan afhalen. Een Nissan Pulsar, stuur links en pinkers rechts, met airconditioning en automatische versnellingsbak. Na het vervullen van enkele formaliteiten reed Etienne heel langzaam, links van de weg, zoals in Groot-Brittannië, richting noorden. De snelheidsaanduidingen zowel in de wagen als op de weg waren wel in km/h. In het begin reden wij meestal te links op de weg omdat de tegenliggers rechts reden (gelukkig). Ze gaven de indruk een inhaalmanoeuvre uit te voeren, zoals bij ons, en dit was in het begin echt raar. Maar al bij al zijn we snel aan het links rijden gewend geraakt, het moest wel.

Zonder problemen zijn we in Tocumwal aangekomen. Onderweg, in een bakkerij waar ook frisdrank en bier konden gedronken worden en waar ze van Belgium nog nooit gehoord hadden, vertelde men ons dat het warmer ging worden en dat wij misschien niet konden vliegen. Er was namelijk een probleem met de Avgas. En inderdaad, de vliegtuigbenzine was onbruikbaar geworden bij het raffinageproces. De oliemaatschappij Mobil wou reeds met een half miljard BEF over de brug komen om de geleden schade aan de General Aviation wat op te vangen.

In YTOC (internationale afkorting van ons gastvliegveld) werd getankt uit vaten, later terug aan de pomp. In elk geval hebben de vliegactiviteiten er niet onder geleden. De laatste 70 km van ons traject hebben wij voor

alle zekerheid met behulp van onze Colibrillogger afgelegd.

Aangekomen in YTOC werden wij bij Sportavia zeer goed ontvangen. Na enkele administratieve en financiële formaliteiten volgde een rondleiding door Ritz, een Nederlandse. Het was toch aangenaam om aan de andere zijde van de aarde in zijn moedertaal te worden aangesproken. Onze wandeling ging van de briefingroom, ontbijtlokaal, restaurant en bar naar ons logement om te eindigen in de enorme loods uit WO II waar de zweefvliegers gestald werden.

Ons logement was een driepersoonskamer met douche, WC, koelkast, TV en - spijtig genoeg - airconditioning. Na het uitpakken ben ik snel te voet het vliegveld gaan verkennen. Enkele zweefvliegtuigen waren nog in de lucht. Aan de autobus (onze caravan) bevond zich nog Ingo Renner, viervoudig wereldkampioen en 27 000 uren zweefvlieger. Een monument in de zweefvliegerwereld.

Het vliegveld zelf werd aangelegd tijdens WO II en diende om de 7 O(perational) T(raining) U(nit) te huisvesten. Deze RAAF- eenheid werd opgericht om bemanningen te trainen voor de Heavy Bomber Squadrons die opereerden met B-24 Liberator bommenwerpers tegen de Japanse strijdkrachten gedurende WO II. Het vliegveld werd voor de Luchtmacht gesloten in november 1960. Actueel is de gemeente of stad Tocumwal (1 250 inwoners) eigenaar van het terrein en verantwoordelijk voor het onderhoud ervan. Het huisvest enkele vliegclubs waaronder Sportavia.

Omdat onze beide magen aan het grollen geraakten, zakten we langzaam af naar het restaurant. Buiten de vaste menukaart kon men iedere avond kiezen tussen twee speciale menu's, meestal een keuze tussen vis en vlees (kip, worst, steak...), maar geen kangoeroe of struisvogel. Al de ingrediënten kon men evengoed in Europa terugvinden, ook de groenten. Zelfs de ijscrème met aardbeien deed ons denken aan België. Het menu was gevarieerd, men hoefde niet iedere avond steak/friet te eten.

Omdat wij de volgende ochtend fit wilden zijn voor onze checkvlucht gingen we iets vroeger slapen. 's Ochtends werden we wakker door het gekwetter van een vlucht pa-

pegaaien. Mooie vogels die veel lawaai kunnen maken. Het ontbijt kon genomen worden tussen 7:30 en 8:30 uur. Aan een uitgebreide ontbijt tafel met kaas, hesp, en in schijfjes gesneden hardgekookte eitjes, aangevuld met fruit, cornflakes,... konden wij meer dan onze gading vinden.

Om 10 uur hadden wij een afspraak voor onze checkvlucht met een Blanik of een IS-28B2. Het werd de laatste, een Roemeense metalen tweezitter met intrekbaar wiel, welvingskleppen en een theoretisch glijgetal van 34. Het moest een betrouwbaar toestel zijn, want we vlogen zonder valscherms. Na een sleepvlucht met de Scout tot ongeveer 1000 m hoogte begon onze instructeur Ed het vliegveld en zijn omgeving te beschrijven. De nadruk werd vooral gelegd op de buitenlandingssterreinen. Zij moesten voldoende groot zijn omdat het terughalen met een sleeptoestel gebeurde. Aanhangwagens voor zweefstoelen waren er niet.

Er moest ook buitengeland worden in de nabijheid van een boerderij om naar het vliegveld te kunnen telefoneren. GSM's waren weinig betrouwbaar wegens het gebrekkig GSM-net. De landingsplaats moest in coördinaten weergegeven worden wegens het ontbreken van voldoende merkpunten. Landen in rijstvelden was ook taboe, het was er te nat en er zaten tijgerslangen in.

Onze checkvluchten verliepen vlekkeloos. Niettegenstaande we met een Duo Discus konden vliegen, ging onze voorkeur naar een verkenning van de nabije omgeving met de auto. Achteraf bekeken hadden wij de verkeerde dag uitgekozen. Rond 13 uur zat de hemel vol met prachtige cumuli. Onze rit ging van Tocomwal noordwaarts naar Finley om daarna oostwaarts naar Berrigan het meer van Mulwala te bereiken. Een prachtige waterplas vol met afgestorven bomen waartussen waterskiën of speedboten werd ge-

daan. Het landschap zelf vertoonde enige gelijkenis met onze Kempen. Vlak, met grote, afgespannen weiden (voor het vee of tegen de kangoeroes?) met verdord gras, of velden met graan of rijst. Deze uitgestrekte landerijen worden doorkruist door kleine kanalen of sloten, gebruikt als irrigatie. Overal stonden er willekeurig bomen in het landschap, meestal eucalyptus.

Wegens de uitgestrektheid van deze velden kwam het landschap eentonig over. Ver van elkaar verspreid konden we enkele boerderijen bemerken. Om het voor de brievenbesteller iets gemakkelijker te maken, bevonden de brievenbussen van deze boerderijen zich langs de kortstbijgelegen grote weg, maar soms kilometers verwijderd van de geadresseerden. Maar van kangoeroes geen enkel spoor en van aboriginals nog veel minder. In de enkele dorpen die we aandeden, waren er geen restaurants maar wel snackbars of McDonalds, op zijn Amerikaans dus.

De voorlaatste avond van ons verblijf zijn we een bezoek gaan brengen aan Melbourne, een stad met meer dan 2 miljoen inwoners. In het centrum was de aanwezigheid van Aziatische inwijkelingen en vooral Grieken opvallend. Na Athene is dit de stad waar het meest Grieken wonen. Ik heb verschillende krantenkiosken gevonden waar uitsluitend Griekse kranten te koop waren. Geen enkel westers eethuis was er te bespeuren, enkel Chinese, Vietnamese, Griekse,... De Europese restaurants bevonden zich ongeveer een vijftal km buiten de stad. Maar wij hadden reeds gegeten vooraleer wij ze ontdekten, dus pech. De Australische politie was opvallend veel aanwezig en PV's schrijven was hen niet vreemd.

Op ons vliegveld zelf huisde een familie kangoeroes. Terwijl de zon de meeste warmte gaf, bleven zij verscholen tussen de bomen.

's Avonds, rond 19 uur, kwamen ze zich te goed doen aan gras. Ze benaderen was zeer moeilijk, deze dieren waren bijna even schuw als onze reeën. Om koalabeertjes te zien, moest ik wel 15 km zuidwestelijk van Tocomwal rijden naar Ulupna Islands, een natuurreservaat. Onbeweeglijk zaten zij in vorken van de eucalyptusbomen (de bladeren ervan zijn hun enige voedsel).

(Houten) huizen waren er bij de vleet te koop. Voor 3 miljoen BEF kon men reeds een prachtige woonst op de kop tikken. Vele Australiërs hebben de gewoonte om na ± 10 jaar hun huis te verkopen en ergens anders te gaan wonen (soms 1000 km verder). Als we een vergelijking zouden maken tussen ons dagdagelijkse leven en dit van Australië zijn er vele raakpunten. In de weinige restaurants die we aandeden, stond op de menukaart continentaal (lees westers) eten, zonder kangoeroe. In de bars of pubs was er een grote diversiteit aan drank en (meestal Australische) bieren. Maar in ons dorp kon men na 22 uur niets meer open vinden. In ieder dorp vond men een winkelstraat met een krantenkiosk, kleine supermarkt, bloemenwinkel, kledingzaak,... maar slechts één "merk" van bank, de Australische Nationale Bank. Dus al wat men nodig heeft om goed te leven. Maar... alles was goedkoper dan bij ons. Alle soorten autobenzine bijvoorbeeld varieerden rond de 22,- BEF.

Bij een bezoek aan Australië mag men het elektrisch stopcontact niet vergeten. Dit is niet hetzelfde als bij ons. De pinnen van de stekker zijn hier vervangen door plaatjes en in het stopcontact zijn er spleetjes. Indien men geen omschakelingsstekker bij heeft, kan men met elektrische apparaten, zoals een scheerapparaat, niets aanvangen. Deze omschakelingsstekkers zijn bij ons in de handel vrij te koop. (wordt vervolgd)

Theo STOCKMANS

Wedstrijdnieuws

Tijdens de BZF-Beheerraadsvergadering van 8 november ll. werd de kalender voor 2001 definitief afgesloten.



30,9 m spanwijdte! De Eta
(foto Patrick De Backer)

Zie het volledige programma hierna.

Selectiecriteria

Tijdens deze vergadering werden ook de selectiecriteria nogmaals bijgesteld gezien het wegvalen van de Europese kampioenschappen en het op WK-niveau brengen van de clubklasse. Voor de selectie tot deelname aan bepaalde wedstrijden blijft de Raad van Beheer van de BZF verantwoordelijk zoals trouwens voor de deelname aan elke FAI-wedstrijd.

Kandidaten voor:	moeten zich kwalificeren via:
W.K. Multiclass	N.K. multi-klasse
Standaard, 15-meter, open	

Er wordt een gemeenschappelijke shortlist opgesteld, waarbij de twee beste resultaten tellen over een periode van 3 opeenvolgende geldige N.K.'s.

Kandidaten voor:	moeten zich kwalificeren via:
------------------	-------------------------------

W.K. Club Class	N.K. Clubklasse
Resultaten van N.K. 2001 zijn bepalend voor de W.K. van 2002. Nadien tellen ook de twee beste resultaten over een periode van 3 geldige N.K.'s, met als start 2001, voor een specifieke clubklasse-shortlist.	

World Air Games

18-m Class	Individuele selectie door BZF
------------	-------------------------------

World Class Individuele selectie door BZF

W.K. Junioren Individuele selectie door BZF

Deelname aan de W.K. Junioren 2001 in Issoudun

Op dit ogenblik hebben 4 jongeren zich kandidaat gesteld. Eerstdaags volgt de definitieve bevestiging na een noodzakelijk overleg over de klasse-indeling.

23ste internationale zweefvliegwedstrijd Hockenheim 2001

De 23ste uitgave van deze klassieke wedstrijd gaat dit jaar door van 13 t/m 22 april 2001, met trainingsmogelijkheden van 10 t/m 12 april. Er wordt gevlogen in de club-, standaard-, ren-, 18m en open klassen. Tweezitters worden naargelang hun prestaties in deze klassen ingeschakeld. Op elk toestel kunnen verschillende piloten afwisselend vliegen. Er is ook een beker voor de deelnemer die het verst moest komen. Er worden maximaal 80 toestellen toegelaten. Info bij: Sportvliegerclub, Birkenallee 110, D-68766 Hockenheim. Tel. 00 49 6205-7671, 00 49 920-930, 00 49 101311; fax 00 49 6205-7671, 00 49 920-937, 00 49 13195.

Sportcommissie

Verslag van de vergadering van 27.09.2000

1. Goedkeuring verslag van de vergadering van 22.06.2000

Dit verslag wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

2. Homologatie van zweefvliegprestaties

Zie verder.

3. Homologatie van records

Baudouin Litt heeft de Commissie gemeld dat hij in één vlucht drie records verbeterd heeft, maar dat hij, gezien de overdreven kosten aangerekend door de SSA (39 USD voor de sportcommissaris en 125 USD voor de SSA, per record dat ter homologatie wordt voorgelegd), in de VS slechts één homologatieaanvraag heeft ingediend. In afwachting dat het dossier door de SSA doorgestuurd wordt, zal Patrick Stouffs de secretaris-generaal van de FAI aanschrijven om te weten of dergelijke praktijken goedgekeurd zijn. Patrick Pauwels zal dit eveneens ter sprake brengen op de volgende IGC-vergadering.

Website www.sfc-hockenheim.de,
e-mail wettbewerb@sfc-hockenheim.de

Wedstrijdkalender 2001

Datum, wedstrijd, plaats, club, contactpersoon

België

- 13-14 mei Kaiser-wedstrijd (Ka 8-6-7-13), Vliegveld Zwartberg, Limburgse Vleugels, Patrick Albert, A. Rodenbachlaan 42, 3600 Genk, tel. 089 30 60 94
- 24-27 mei Kempen Cup, Vliegveld Weelde, Kempische Aero Club, Luc Van Camp, Zittaart 26, 2275 Poederlee, tel. 014 21 43 10
- 24 mei Victor Boin - Voorbehouden aan de Standaardklasse. In combinatie met de Kempen Cup
- 2-4 juni Kiewit Cup, Vliegveld Hasselt/Kiewit, Albatros Zweefvliegclub, Ken Evens, Schoolbergenstraat 91, 3010 Kessel-Lo, tel. 016 25 68 35
- 4-11 aug. Benelux / Keiheuvel Wedstrijd, Vliegveld Keiheuvel/Balen, Aéroclub Keiheuvel, Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan, 2490 Balen, tel. 014 81 25 21
- 19-27 mei N.K. Standaard/15-meter/Open klasse, Vliegveld St.-Hubert,

F.C.F.V.V. / C.N.V.V., c/o M. Cohard, av. de Vincennes 19, 6110 Montigny-le-Tilleul, tel. 071 51 79 72

6-15 aug. N.K. Clubklasse, Vliegveld Maubray, Zoute Aviation Club / Tournai Air Club, Nico Beyls, Waterputstraat 2, 8520 Kuurne, tel. 056 35 90 40

Buitenland

- 15.01-26.01 1st World Gliding Championships Club Class, Gawler, Australië
- 13.04-22.04 23ste Internationale Hockenheim Zweefvliegwedstrijd, Hockenheim, Duitsland
- 18.06-01.07 1st World Gliding Championships + World Air Games 18-m Class, Lillo, Spanje
- 18.06-01.07 3rd World Gliding Championships + World Air Games World Class, Lillo, Spanje
- 27.07-12.08 1st Women's World Gliding Championships, Pociunai, Kaunas, Litauwen
- 03.08-19.08 2nd World Junior Gliding Championships, Vliegveld Issoudun, Frankrijk
- 18.12-31.12 27th World Gliding Championships Standard, 15 m and Open Class, Mafikeng, Zuid-Afrika

4. Resultaten wedstrijden 2000

De Commissie heeft volgende wedstrijdresultaten ontvangen:

- Nationale Kampioenschappen te Saint-Hubert,
- 12de Beneluxwedstrijd Keiheuvel

5. Varia

- a. De nieuwe versies van de Sportcodes (General Section en Section 3) staan op Internet, evenals Bijlage C Zweefvliegen. Patrick Pauwels stuurt een kopie naar de Franstalige federatie en de Luchtkadetten, die ze verder zullen verdelen onder hun leden, en naar Jacques Servais.
- b. De LVZC heeft weldra twee nieuwe examinatoren nodig. Zij zullen de namen voorleggen bij de volgende vergadering van de Sportcommissie.
- c. De Commissie bevestigt dat er geen afwijkingen zullen toegestaan worden aan het zweefvliegreglement m.b.t. de homologatie van brevetten en vergunningen.
- d. Dhr. Servais herinnert er nogmaals aan dat de volgende vergadering zijn laatste zal zijn als Voorzitter van de Commissie.

Homologaties zweefvliegen

1. Vergunningen en Bevoegdverklaringen

a. Theoretisch examen

BREUGELMANS Peter	SCHELLENS Peter
BROECKX Rudy	SCHELPE Nico
COMPENOLLE Alain	SCHMELZER Tijl
COOLS Joeri	SCHOETERS Pierre
COOLS Werner	SCHRAEYEN Albert
CREEMERS Wim	SMEETS Lennert
DEWITZ Vital	SONCK Marina
D'HERTOGE Olivier	STAPPAERTS Guy
ENGELN Pieter	TIBOSCH Johannes
HOWAT Graham	VANDEBEECK Jelle
LAUWERS Paul	VANDEKERKHOF Dirk
MOSTMANS Bram	VAN DE WINCKEL David
NAESSENS Bert	VAN ORSHAEGEN Marc
NIJS Jozef	WASILEWSKI Robert
POTARGENT Freddy	WILLEMS Yves
ROBIJNS Mieke	WITTERS William
SARLEE Michel	ZEGELS Raf

b. Zweefvliegvergunning

BAATEN Thomas	GEUDENS Kris
BREUGELMANS Peter	GYPEN Ken
COMPENOLLE Alain	HOWAT Graham
DANIELS Eddy	NAESSENS Bert
DEBEUF Eddy	POTARGENT Freddy
DETAILLE Johan	SCHELPE Nico
DEWITZ Vital	SCHMELZER Tijl
D'HERTOGE Olivier	VANDEBEECK Jelle
ENGELN Pieter	ZEGELS Raf

c. Bevoegdverklaring "Vliegen met passagier"

BRUYNDONCKX Jörg	REIJNDERS Henri
DECLOEDT Patrick	SCHMELZER Tijl
DEVLEESCHOUWER Jan	SURINX Marc
FRISCH Luc	VANDEKERCHOVE Johan
HAELTERMAN Robby	VAN DEN EYNDE Stijn
HAERINCK Luc	VANLANDUYT Peter
HERMANS Jean	VAN LOMMEL Erwin
POTARGENT Freddy	VERVOORT Robert

d. Theoretisch examen "Hulpinstructeur"

JACQUES Dirk	VAN OSMAEL Piet
MUYLAERT Jean-Pierre	VERBEECK Philip

e. Bevoegdverklaring "Hulpinstructeur"

JACQUES Dirk	VAN OSMAEL Piet
STINCKENS Piet	VERBEECK Philip

f. Bevoegdverklaring "Instructeur"

VAN DONINCK Dirk

2. F.A.I.-prestaties

1. D-brevet

a. 1000 m hoogtewinst	
HAELTERMAN Robby	POTARGENT Freddy
PEETERS Tim	SURINX Marc

b. 50 km afstand

SURINX Marc	VAN EYKEN Bert
-------------	----------------

c. 5 uren duurvlicht

AGTEN Bert	POTARGENT Freddy
FRISCH Luc	SURINX Marc
HAELTERMAN Robby	WILLEMS Jozef
PEETERS Tim	

d. Bekomen het zilveren kenteken:

FRISCH Luc	VAN EYKEN Bert
SURINX Marc	

2. E-brevet

b. 300 km afstand

HUYBRECKX Tim	VAN ERCK Jan-Bart
VANDERPUTTEN Koen	VERBOOMEN Jody

3. F-brevet

b. 300 km doelvlucht

VANDERPUTTEN Koen	VERBOOMEN Jody
VAN ERCK Jan-Bart	

c. 500 km afstandsvlucht

AERTS Joachim	VERBOOMEN Jody
---------------	----------------

Mededelingen en service

Te koop: Ka6 CR OO-ZEP, bj. 1961. Romp, hoogteroer, richtingsroer en rolroeren zijn overhauled in 1999, vleugels in goede staat, met parachute, radio en open aanhangwagen. Tel.: 089 56 33 86, e-mail: pnarinx@dyka.com

Te koop: Ka6 CR, bj. 1963, basisinstrumenten, radio lcom IC-A20, open aanhangwagen, prijs o.t.k. Info na kantooruren M. Arren, tel. 03 311 73 76

Te koop:

- M-200 goede staat, aanhangwagen te overhullen;

- Bijave met aanhangwagen, goede staat, stock wisselstukken;
- Ka6 CR met aanhangwagen (gesloten met dekzeil), zeer goede staat;
- L-Spatz, speciaal geprofileerde romp, met aanhangwagen, zeer goede staat. Prijzen o.t.k. Info G. Rousseaux 0475 41 49 31, 064 44 51 65 of Michel Vande Steene (kantoor) 02 295 84 16.

Te koop: Noodvalscherp Tsjechische makelij, goede staat, 3 jaar oud, prijs o.t.k. Info na kantooruren M. Arren, tel. 03 311 73 76

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

Te koop: Gesloten aanhangwagen voor 15-m zweefvliegtuig, alle papieren in orde. Info Guido De Wilde, tel. 056 22 76 98.

Te koop: Peschges VP3, GPS MLR (handheld van Filser), Schanz kompas (type Bohli), snelheidsmeter Winter 0-300 km/h. Tel. 03 288 51 39 / 03 484 53 85.



*** 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>