

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw



23ste jaargang juli • augustus • september 2002
kantoor van afgifte Gent X

nummer 91

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie



23ste jaargang • nummer 91
juli - augustus - september 2002

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

Stephane.VanderVeken@hogent.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Jansen S. - Mullaert P. - Pauwels P.
Van Autreve F.

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 Boechout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: lvzc@online.be
internet homepage:
<http://www.zweefvliegen.be> of
<http://www.lvzc.be>

Betalingen:

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

Druk en opmaak: Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X

DEXIA

Bank

De L.V.Z.C. is lid van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.
Tel.: 03/455 20 09 - Fax: 03/454 10 67 - E-mail: vcl@online.be

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 november 2002 op het redactieadres.

Foto cover: Na regen komt zonneschijn - Kiewit 2001 (R. V.D. Hoydonck)

Inhoud

Redactioneel

Mededelingen van het secretariaat	1
Een nieuw redactieteam?	3
Verslag van de Ostiv TSP-sessies	4
Fotowedstrijd 2002	7
Het hoekje van de boekenvreter	8
Zweefvliegtuignieuws	8
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (13)	10
Wedstrijdnieuws	12
Mededelingen en service	

Redactioneel

Het zweefvliegseizoen 2002 was weer eens contrastrijk: wie op het juiste ogenblik op de juiste plaats was, kon prachtige vluchten maken, maar zelfs de bekende zweefvliegparadijzen boden geen garantie. Dit patroon lijkt zich de laatste jaren steeds meer door te zetten.

De bijzonder natte zomer zorgde in Centraal Europa voor heel wat waterellende, waar augustus anders nog voor prettig zweefvliegweer zorgt. In België daarentegen konden de augustuswedstrijden toch geldig doorgaan, net vóór het ook hier begon te gieten. Benieuwd te zien wat de Charronbeker brengt!

Veilig vliegen blijft een centrale bekommernis van alle zweefvliegorganisaties. Franz Van Autreve geeft in dit

nummer een overzicht van de vergadering van het Ostiv Training and Safety Panel, dat sedert vele jaren poogt de knelpunten inzake opleiding en veiligheid te identificeren en methodes te ontwikkelen om de situatie te verbeteren. Eén ding is zeker: veilig vliegen is iets waar elk van ons bewust zijn steentje moet bijdragen, het is eerst en vooral een kwestie van mentale instelling. Het "Rode Boek" waarover alle clubs beschikken, is hierbij als hulpmiddel gedacht om probleemgebieden beter te identificeren. Aarzel dus niet er uw opmerkingen in neer te pennen!

Nog een prettig einde van het vliegseizoen, en goede moed voor het naderende winterwerk!

Stéphane

Mededelingen van het secretariaat

VCL

Zoals reeds werd meegedeeld, heeft de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, samen met de Vereniging voor Modelluchtvaart sport, de Vlaamse Cluster van Lucht sporten opgericht. Dit alles in het kader van het decreet van 13 juli 2001, dat de mogelijkheid voorziet tot erkenning en betoelaging van "organisaties voor sportieve vrijetijdsbesteding". In afwachting van de officiële publicatie van de bijhorende uitvoeringsbesluiten, werd einde april - in overleg met het Bloso - een ontwerp dossier ingediend om erkend en betoelaagd te worden. Eind augustus werden de definitieve stukken ingediend. Een beslissing wordt naar het einde van het jaar verwacht.

IGC-Meeting 2002

Op 1 en 2 maart ll. had de jaarlijkse conferentie plaats van de International Gliding Commission van de F.A.I. P. Pauwels en P. Stouffs waren aanwezig namens de B.Z.F. 28 landen namen deel aan deze maratonmeeting.

Volgende onderwerpen kwamen o.m. aan de orde:

- M. Bisshop, Secretary General, gaf toelichting bij de werking van de nieuwe Executive Board en de plannen tot herschikken van de lidgelden.
- I.v.m. het IGC-budget werd besloten om een "business committee" op te starten om also extra inkomsten te verwerven om aan de stijgende werkingskosten te kunnen voldoen.
- Verslag van de organisatoren van de voorbije wereldkampioenschappen.
- De nood werd erkend om meer aandacht te besteden aan de problematiek van het luchtruim en andere regelgeving. Er werd officieel tot samenwerking met de E.G.U. besloten.
- Als alles volgens plan verloopt, zal zweefvliegen worden geprogrammeerd op de World Games 2005 te Duisburg (D).
- Het concept van de FAI-Wereldluchtvaartspelen wordt herzien, na de minder gunstige resultaten in Spanje in 2001. De volgende editie zal centraler en op kleinere schaal worden georganiseerd.
- Het IGC-rangschikkingssysteem van wedstrijd piloten wordt dit jaar opgestart.
- Bijzondere aandacht werd besteed aan de problematiek van het dalende aantal zweefvliegers en het ombuigen van de trend. Er zijn reeds 30 000 stuks van de hiertoe speciaal geproduceerde videotape verspreid.



(anonieme foto via Jos Van Loon)

- Vanuit de OSTIV werd de aandacht gevestigd op de toekomstige ontwikkelingen van de ultralichte zweefvliegtuigen.
- Het nieuwe "Jury en Steward Handbook" werd goedgekeurd.
- Annex A van de Sportcode, speciaal deel voor de wedstrijden, werd grondig herzien.
- De organisatie van de W.K. te Rieti in 2003 zit in het slop, het IGC-Bureau kreeg de volmacht om een noodoplossing uit te werken. (zie verder)
- De Europese kampioenschappen 2002 in Hongarije kennen een top aantal inschrijvingen.
- De organisatoren van de 2de W.K. Clubklasse 2002 te Musbach zullen voor het eerst een "pool-systeem" toepassen gezien het hoog aantal inschrijvingen.
- De WK voor de Wereldklasse 2003 heeft plaats in Nieuw-Zeeland.
- De 3de W.K. Clubklasse en de 12de E.K. in 2004 zullen respectievelijk plaats vinden in Noorwegen en Litouwen.
- De Barron Hilton Soaring Cup wordt met de steun van EADS voortgezet.
- De Lilienthalmedaille werd toegekend aan Jim Payne (SSA-USA), de Majewskamedaille aan Carol Clifford (Zuid-Afrika). Het Pirat Gehriger Diploma werd toegekend aan Cedric Vernon (OSTIV).
- Tot slot werd het Bureau opnieuw samengesteld: T. Johannessen werd bevestigd als president, B. Henderson als vice-president, E. Mozer, T. Savolainen, R. Stuck, W. Ratajczak en B. Spreckley als leden. L. Sanderson blijft secretaris. Het volledige verslag is verkrijgbaar op het secre-

tariaat alsook op de website van de FAI (www.fai.org)

WK 2003

Na onderhandelingen met de Italiaanse Aëroclub en een werkbezoek aan Rieti, heeft het IGC-Bureau vastgesteld dat de voorbereidingen onvoldoende waren en werd onmiddellijk besloten tot stopzetting. Uit de ondertussen ontvangen kandidaturen om een alternatief WK te organiseren, werd het Poolse voorstel voor Leszno weerhouden. In augustus vond de pre-WK reeds plaats. Paul Van Dingenen en Marc Ruymen namen deel.

Barron Hilton Soaring Cup

Deze top-competitie werd opgestart door Barron Hilton en Helmut Reichmann zaliger. Thans is de organisatie in handen van Hannes Linke, Annette Reichmann en de DAeC. De wedstrijd loopt over twee seizoenen, 15 maart 2002 - 15 september 2003. Er wordt gevlogen in 5 klassen: open-, 15-meter-, standaard-, club- en tweezittersklasse. De DAeC-handicap wordt toegepast, en voor de tweezitters is de max. spanwijdte 20 meter. De winnaar in elke klasse is de piloot met de grootste driehoeksvlucht. De beloning is een 10-daagse stage op de Barron Hilton's Flying-M-Ranch (USA). Let wel, alle dossiers moeten uiterlijk 42 dagen na de vlucht worden ingediend bij de KBAC-Sportcommissie, die op haar beurt alle goedgekeurde dossiers moet binnenbrengen bij de DAeC voor 15 oktober 2003. Het volledige reglement is verkrijgbaar op het secretariaat of raadpleegbaar op www.daec.de

EGU

Op 9 en 10 maart II. vond in het C.N.V.V. te St.-Auban het jaarlijkse congres plaats dat in hoofdzaak gewijd was aan de luchtruimproblematiek. Alle voorzitters van de zweefvliegfederaties waren dan ook speciaal uitgenodigd. P. Pauwels, EGU-penningmeester, was tevens de vertegenwoordiger van de B.Z.F. De voorzitter en secretaris gaven een overzicht van de werking in 2001. Het financieel verslag over 2001 alsook het budget voor 2002 werden goedgekeurd. Het lidgeldsysteem werd lichtjes herschikt zodat kleinere federaties makkelijker kunnen toetreden. Het is van belang dat alle federaties lid worden.

F. Van Haaff, technical officer airspace, gaf een uitgebreide briefing over de huidige situatie inzake transponders, ACAS, ADS-B en de 8,33 kHz radiofrequenties. Ook werd het "Single Sky"-project van Eurocontrol toegelicht. Tegen 2010 wordt het huidige ICAO-luchtruimsysteem (klasse A t/m G) vervangen door een systeem met 3 klassen: N (intended), K (known) en U (unknown) traffic. Het scheidingsniveau tussen N en K zal op FL 195 komen te liggen, de scheiding tussen K en U, FL "Z", is nog volop in onderzoek. Finaal zou in 2015 de klasse K verdwijnen. Het bepalen van de FL Z is van vitaal belang voor de luchtsporten, vandaar dat er thans acties lopen vanuit de EGU en Europe Air Sports om de positie van de luchtsporten te verdedigen. Een professionele aanpak is daarbij noodzakelijk, en om over de nodige financiële middelen te kunnen beschikken wordt er gedacht aan de oprichting van een steunfonds met een bijdrage van 1 EUR/piloot.

J. E. Olsson, airworthiness & maintenance officer, gaf toelichting bij de laatste ontwikkelingen en voorstellen binnen de JAR-22 Study Group. Wat eveneens een grote impact op onze sport kan hebben, is de oprichting van EASA. Het European Aviation Safety Agency, een instelling die door de EU wordt opgericht en die in 2003 operationeel wordt. Doel: eenvormig veiligheidsniveau in de EU. EASA zal dus de regelgevende taken op zich nemen die thans door de nationale instanties worden uitgevoerd, zo o.m. voor productie, certificatie, onderhoud, vergunningen,... Er volgen nog besprekingen op EU-niveau om de positie van de luchtsporten te vrijwaren. M. Borgmeier, technical officer operations, gaf toelichting bij het gebruik van microlights in Duitsland voor het slepen van zweefvliegtuigen en bij de nieuwe regeling voor het onderhoud van de Tost-haken. Ook wordt er gestart met het opstellen van een handboek met "European Operational Standards".

De EGU-website kwam in de problemen door het afhaken van de Engelse webmaster, een Deense piloot is thans bereid gevonden

om deze taak over te nemen. Tot slot werden P. Eriksen (DK) en R. Stuck (F) herbevestigd in de functie van respectievelijk voorzitter en secretaris-generaal.

Algemene vergadering LVZC

Op 18 maart II. werd te Antwerpen de statutaire algemene vergadering gehouden. Alle clubs waren aanwezig. Het verslag over de werking en het financieel verslag 2001 - gecontroleerd door de rekeningcommissarissen R. Van Eysendeyk en R. Van Camp - werden unaniem goedgekeurd. Ook de begroting voor 2002, reeds vooraf uitvoerig besproken n.a.v. de opstart van de V.C.L., werd goedgekeurd. Ook werd de Raad van Beheer opnieuw samengesteld. De ambtstermijn van 3 jaar was verstreken en alle beheerders waren dus uittredend. Op voordracht van de clubs werden de volgende beheerders, respectievelijk plaatsvervangers, aangesteld voor een nieuwe termijn van 3 jaar:

Carl Claessens / Nico Filleul (KACB), Jan Hannes / Jos Haepers (ACK), Jan Speetjens / Guy Van Pee (ALB), Rony Van Camp / Wim Reynders (KAZM), Daniel Klijnsma / Willy Vangossum (DAC), Aloïs Van den Borne / Walter Geenen (KAC), Guido De Wilde / Willem Desmet (KFC), Stefan Bovin / Hartmut Koelman (LUAC), René Paredis / Vital Timmerman (LV), Paul Vanderputten (VZP), Jan Van Robays / Nico Beyls (ZAC), André Christiaens / Eddy Debeuf (ZCB), Theo Stockmans / Yves Ruymen (KVDW).

Raad van Beheer

Aansluitend op de algemene vergadering kwam de Raad van Beheer samen. Volgende onderwerpen kwamen o.m. aan bod:

- de oprichting en werking van de V.C.L.
- problematiek van de terreinen, ruimtelijke structuurplannen,...
- aanmaak van nieuw promotiemateriaal
- werking van de commissies
- werking van BZF en KBAC

Dagelijks Bestuur

Gelijktijdig met de raad van beheer werd ook het dagelijks bestuur opnieuw aangesteld. De uittredende leden werden herbevestigd: Jan Speetjens - voorzitter, Guy Van Pee - ondervoorzitter, Jan Hannes - penningmeester, Patrick Broos en Theo Stockmans - leden.

Samenaankoop FR was succes!

Was het initiatief 3 jaar geleden een flop, dan was de begin dit jaar georganiseerde samen-

aankoop van flight recorders een reuze succes! In totaal werden er 61 stuks aangekocht, voor 34 clubbestellingen werd een pre-financiering verleend.

European Aviation Safety Agency

Of afgekort EASA, zal de komende maanden en jaren een ernstige impact hebben op onze werking. In augustus II. is de werking van deze EU-instelling daadwerkelijk van start gegaan. Het concept kan je vergelijken met het Amerikaanse FAA, zeg maar een Europees bestuur van de luchtvaart. Was de JAA een samenwerkingsverband, dan is EASA een wetgevend EU-orgaan. Er wordt nu voorzien in een overdracht van JAAtaken / JAR's naar EU-regels. Ook tal van nationale bevoegdheden zullen door EASA worden overgenomen. Tegen 2003 moet alles op punt staan inzake certificatie van toestellen en onderdelen. In een volgende fase komen onderhoud en vergunningen aan de beurt (2004/5). Zowel motorvliegen, zweefvliegen als ballonvaren komen onder de bevoegdheid van EASA, de overige disciplines blijven onder de nationale bevoegdheid, zoals modelluchtvaart, microlights, ultralichte zweefvliegtuigen, historische vliegtuigen, zelfbouw en experimentals.

Op dit ogenblik is er nog volop overleg aan de gang tussen de EU en de Europese luchtvaartpartners. Europe Air Sports (de koepel van de nationale aëroclubs) alsook de EGU zijn hierbij betrokken.

Symposium 2003

Het jaarlijkse symposium zal plaats hebben op zaterdag 8 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Verder nieuws volgt in het decembernummer.

Kadervorming

Begin dit jaar namen 12 kandidaten met succes deel aan het theoretisch examen voor instructeur. Enkel en enkele hebben ondertussen hun praktisch examen afgelegd en de bevoegdheid van hulp-instructeur behaald. Op 5 oktober a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs.

Nieuwe promotiefolder

De reeds langer aangekondigde nieuwe folder is thans beschikbaar. Het werd een combinatie van een folder (gevouwen) en een poster (plano).

De realisatie was mogelijk dank zij de steun van onze verzekeraar Aviabel, WP-Creaties,

Coloriet Grafische Communicatie, Fotografie Van Leyden en Lithos printing en de medewerking van enkele trouwe leden. De folder is verkrijgbaar in jouw club of op het secretariaat. Ook de FAI-videotape is nog steeds voorradig (4,60 EUR)!

Patrick

Cursusmateriaal verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen	18,- EUR	(21,-) *	* toegestuurd per post
- Veilig Zweefvliegen	7,50 EUR	(10,50,-)	
- Elementaire Vliegopleiding	5,- EUR	(6,20,-)	
- Voortgezette Vliegopleiding	6,20 EUR	(8,70,-)	
- Vliegboekje	2,- EUR	(2,75,-)	
- Sticker 'Zilveren C-brevet'	0,75 EUR	(1,25)	

Een nieuw redactieteam?

Hoewel de Liga geen "mirakelman" gevonden heeft om de huidige hoofdredacteur-cum-uitgever echt te vervangen, zijn er toch reeds een paar vrijwilligers opgedoken om minstens elk een deel van het werk te doen. Als er nog zo'n paar man opduiken, komen we misschien toch tot de vorming van een echt redactieteam. Wat zijn eigenlijk de taken en hoe kunnen ze eventueel verdeeld worden?

1. Hoofdredacteur

Centraliseert de inzendingen van teksten, gegevens en foto's. Leest de internationale zweefvliegers, selecteert gegevens voor bepaalde rubrieken, vraagt toelatingen voor overname (voor bepaalde tijdschriften heeft de Liga een algemene toelating), zorgt dat het materiaal vertaald wordt. Zoekt of schrijft bijkomend materiaal indien de hoeveelheid te klein is. Houdt samen met het Liga-secretariaat de situatie van de adverteerders bij. Maakt een selectie van het te publiceren materiaal, bepaalt de volgorde, voorziet weglatingen of opvullingen indien de hoeveelheid niet helemaal klopt,... Controleert de eerste proef qua lay-out na verwerking bij de drukker.

2. Computerman

Ontvangt de inzendingen, meestal via e-mail. Zorgt ervoor dat alle inzendingen in hetzelfde, zo eenvoudig mogelijke formaat omgezet worden (platte tekst, met minimale lay-out, zoals vet, onderstreept...). De drukker zorgt voor de echte lay-out, maar het is wel eenvoudiger als hij niet moet omzetten uit alle verschillende versies van Word, WordPerfect, Excel, Lotus... Vooral speciale tekens spelen hier anders parten. Kan voor bepaalde "onmogelijke" formaten de hulp inroepen van de drukker om ze leesbaar te maken. Fungeert als tussenpersoon tussen auteur, redacteur, corrector en drukker.

3. Corrector

Verbetert taal-, spellings- en stijlfouten in de oorspronkelijke inzendingen. Ook namen van toestellen, zweefvliegvelden en piloten!

Controleert de eerste drukproef na verwerking bij de drukker, voornamelijk op splittingsfouten. Deze proef kan hem gemaïld worden in pdf-formaat. Indien hij beschikt over Acrobat (niet alleen de Reader) kan hij de verbeteringen ook zo terugsturen, anders verbetert hij op papier. Controleert nog eens de blauwdruk.

4. Verantwoordelijke uitgever

Sorteert de adreslabels voor België / Europa zone A / overige, bezorgt ze aan de drukker.

Haalt de gedrukte Ligabladen af en geeft ze af ter post. Stuurt een exemplaar naar de Dienst voor het Wettelijk Depot, en stuurt op het einde van het jaar de depotverklaring op, die hij na terugsturen bijhoudt om latere betwistingen te vermijden. Bezorgt het overschot aan het secretariaat.

Natuurlijk kunnen bepaalde taken verder opgesplitst of anders verdeeld worden, maar zo hebben jullie een betere kijk op wat er zoal bij te pas komt! Wie voelt zich geroepen?

Stéphane



Lierstart met de Zugvogel (foto Koen Vanderputten)

Verslag van de OSTIV Training and Safety Panel-sessies in Ålleberg (Zweden) van 26/07 tot en met 02/08

Op 25/07 ben ik samen met Patrick Pauwels vanop Brussel - Nationaal - Luchthaven met een vliegtuig van SAS richting Zweden getrokken, na een tussenstop in Kopenhagen zijn we dan doorgevlogen naar Göteborg. Daar aangekomen werden wij opgewacht door een instructeur die ons naar Ålleberg voerde, en een kleine omweg maakte om ons een ander vliegveld te tonen. Dit was aangelegd in overleg met het lokaal bestuur nadat het bestaande vliegveld te klein was geworden wegens het aanleggen van een autoweg en uiteindelijk moest wijken. De rest van de gronden is nu voorzien voor de industrie.

Op Ålleberg aangekomen, werden we opgewacht door Sakka Havbrandt, de voorzitter van het TSP. Om 19 uur was de eerste gezamenlijke maaltijd voorzien in de kantine. Het vliegveld van Ålleberg (ECGC) heeft een grasstrip van 500 x 30 meter en ligt op 330 meter AMSL. Ålleberg is een "berg" (50 jaar geleden heeft men Ålleberg opgericht als zweefvliegcentrum van Zweden naar analogie met de Wasserkuppe) in het landschap zoals er soms in de tuin een molshoop ligt, dus maakten we een verkenningstocht. In het westen ligt de stad Falköping, en beschikt ook over een vliegveld (ESGK) met een asfaltbaan van 1300 meter en met aan beide zijden een grasbaan voor de zweefsport. Het veld ligt 90 meter lager en op vier km in vlucht van Ålleberg. Op de rondwandeling die ik samen met Patrick maakte, leek mij die molshoop

toch niet zo'n onschuldig hoopje te zijn, de oostelijke kant is zeer ruw en steil, de westelijke kant loopt geleidelijker naar beneden. Na enkel andere deelnemers te hebben gegroet, was het tijd voor het avondeten. Van Sakka kregen we allen de boodschap mee om de volgende dagen stipt om 8 uur klaar te zijn voor de "flag rising ceremony", gevolgd door het ontbijt. De vergadering begon om 08:45 met onderbrekingen voor koffie en lunch en het einde was voorzien tegen 19:00 uur voor het avondeten.

Agenda voor de TSP-meeting in Ålleberg 26, 27 en 28 juli 2002

1. VEILIGHEIDSSESSIE

De voorzitter van het TSP en tevens vertegenwoordiger voor Zweden, Sakari Havbrandt, opent stipt om 08:45 uur de vergadering met een verwelcoming van alle delegaties en stelt Loek Boermans, OSTIV President, voor. Nadien volgt een voorstelling van de leden. Sakka vervolgt met de geschiedenis van het vliegveld Ålleberg dat nog enkel gebruikt wordt voor opleiding instructeurs en cursussen acro en wolkenvliegen. Ålleberg huisvest ook de zweefvliegfederatie, een centrale werkplaats en een museum. Ook het Zweeds internet-programma wordt gedemonstreerd, met een meteorbericht voor het zweefvliegen dat hoogte van de wolken, windrichting en snel-

heid en een indicatie van de stijgsnelheid toont.

1.1. Accident-statistiek

Na deze inleiding door Sakka begint het eigenlijke werk met het overlopen van de ACC/INC-gegevens van elk land en de tendenzen die hieruit volgen. Uit de voorstellingen blijkt dat een samenwerking met de verzekeringsmaatschappijen voor een aantal landen een beter beeld kan geven van de werkelijkheid. Het bekomen van deze gegevens kan helpen de tekorten op te sporen. Het op het internet plaatsen van deze gegevens kan leiden tot verkeerde interpretaties door personen vreemd aan het zweefvliegen. Vermits de bespreking van de incident/accidentstatistiek een vast agendapunt is op TSP-meetings, werd na enkele voorbereidende vergaderingen met de andere examinatoren en Patrick Pauwels een totaal overzicht gemaakt van alle statistische gegevens betreffende ons ACC/INC-rapporteringssysteem sedert begin 1987. Gezien veel landen nood hebben aan een standaard ACC/INC-reporting system, hebben wij een presentatie gehouden over "ons" systeem. Er werd besloten om een standaard-rapport op te maken om op deze wijze de gegevens op internationaal vlak te kunnen vergelijken.

1.2. Operationele standaards

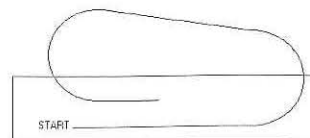
1.2.1. Lier

- 1.2.1.1. Belangrijk is bij het lierbedrijf dat de uitgereden kabels op ongeveer 20 meter van de toestellen liggen
- 1.2.1.2. Voorloopstuk moet voldoende stevig zijn en voorzien van het juiste breukstuk.
- 1.2.1.3. Als de vleugel valt in de start, onmiddellijk kabel ontkoppelen.
- 1.2.1.4. Rotatie in klimstand, liersnelheid 90 à 100 km/h.
- 1.2.1.5. Bij kabelbreuk eerst knuppel vooruit, dan kabel lossen en nadien bochten
- 1.2.1.6. Bij kabelbreuk onder de 75 meter recht vooruit landen.
- 1.2.1.7. Boven de 75 meter kan men best met de wind mee vliegen om zo een veiliger en goede finale te kunnen vliegen (zie schema).



Op de foto van van links naar rechts:

Zittend: Loek Boermans, voorzitter OSTIV (NL), Sakka Havbrandt (SE), voorzitter TSP, Bernald Smith (USA), Ian Oldaker (CND) Staande: Peter Leister (D), Matthias Borgmeier (D), Arnold Germann (CH), Henk Volkers (NL) Dave Bullock (GB), Patrick Pauwels (B), Helge Hald (DK), Heinz Löffler (DE), Pieter Van der Meer (NL), Dan Cook (CND) Ontbreken maar aanwezig: Lars Sverre Rasmussen (DK), Franz Van Autreve (B).



1.2.1.8. Alle veiligheidsoefeningen moeten op voldoende hoogte ingeoeft worden.

1.2.2. Sleepstart

1.2.2.1. De sleepkabel mag niet korter dan 40 meter en maximum 60 meter lang zijn.

1.2.2.2. Voor de start en na het instappen, controle doen in het toestel van links naar rechts en nadien overlopen met checklijst.

1.2.2.3. Toestel zonder waterballast, vleugel neer en remkleppen open.

1.2.2.4. Toestellen met ballast, vleugel horizontaal en remkleppen open.

1.2.2.5. Ring tonen aan PIC. Eén klopje open, twee klopjes dicht.

1.2.2.6. Enkel als de kabel strak is, remkleppen dicht zijn en PIC zijn duim omhoog steekt, mag de tiploper na controle van de omgeving het startteken geven.

1.2.2.7. Het sleeptoestel volgt men best met de wielen op de horizon, bij laag-sleep moet men eerst terugkomen naar de voorgaande positie om te lossen.

1.2.2.8. Enkel boven de 300 meter in sleep starten met oefeningen.

1.2.2.9. De zwever optrekken voor het ontkoppelen is verboden (extra belasting van 1500 kN), hierdoor breken vezels in de sleepkabel en volgt op korte tijd een kabelbreuk.

1.2.3. Algemeen

1.2.3.1. Landen met een linker en rechter circuit op dezelfde piste moet vermeden worden wegens het zeer veel voorkomen van incidenten.

1.2.3.2. Na het lossen van de kabel vliegt het sleeptoestel best 100 meter recht door en zakt dan geleidelijk (wegduiken is gevaarlijk). Maak gebruik van een circuit-aanknopingsgebied (300 meter hoogte) om daarin te zakken tot 250 à 200 meter om een rugwindbeen in te zetten op basis van een geschatte hoogte.

1.2.3.3. Men draait in op base naargelang geschatte hoogte en hoek tot de landingsplaats. In Engeland wordt de hoek tussen rugwindbeen en base afgesneden, in Zweden vliegt men een vishaakcircuit: beide bieden het voordeel dat men blijft vliegen op een zelfde afstand van het landingspunt en het blijft zien onder dezelfde hoek.

De harmonisatie van regels en standaardprocedures bij de zweefvliegoperaties is noodzakelijk. De EASA (European Aviation Safety Agency) plant in 2003 een EU standaard voor de certificatie van toestellen en onderdelen cf. de JAR-22. Tegen 2004/5 zal

er een EU standaard zijn voor maintenance en licensing. Het panel stelt vast dat we best onze eigen regels vastleggen voordat een ander organisme (buitenstaanders) dat voor ons doet. Iedere club zal volgens de basisregels een draaiboek moeten bezitten met de lokale procedures voor zijn activiteiten.

1.3. De oudere piloot

Het aantal oudere piloten stijgt in alle landen, en hieraan is de vraag verbonden of zij verder kunnen blijven functioneren als piloot of instructeur.

Vragen als:

- Kunnen oudere piloten en instructeurs mee in de veranderende methoden voor het lesgeven en het aanleren van nieuwe standaarden?
- Zijn die piloten en instructeurs tevreden met de methoden dat zij vroeger hebben geleerd?
- Zijn de reactie- en beoordelingsmogelijkheden niet te veel aan het afbouwen?
- Zullen deze instructeurs de moeilijkheden van de studenten in het leerproces voldoende inschatten en goed begeleiden?
- Hoe kunnen we samen met hen deze verandering herkennen?
- Hoe vergelijken we de bekwaamheid van de oudere piloten met die van echte studenten? - Hoe moeten we omgaan met oudere piloten die uitbollen?
- Hoe kunnen we oudere piloten vragen om te stoppen?
- Ervaren deze piloten wel dat ze trager worden en moeten stoppen?
- Vliegen oudere piloten niet achter hun toestel aan?
- Wat als een piloot op latere leeftijd start met vliegen en geen ervaring bezit om zich op te baseren?
- Is het voor een oudere piloot niet beter verder te blijven vliegen met toestellen en technieken die hem vertrouwd zijn?
- Het is belangrijk om dit punt bespreekbaar te stellen voordat er een beslissing moet genomen worden!



(foto Franz Van Autreve)

1.4. Afzonderlijke behandeling veiligheid / training

Vanuit de SSA komt de roep om veiligheid los te koppelen van training. De overige

vertegenwoordigers zijn van oordeel dat dit onafscheidelijk met elkaar samengaat. Accident-onderzoek is een materie die volledig onafhankelijk moet kunnen gebeuren alhoewel vele zweefvliegorganisaties zelf onderzoek uitvoeren. In verschillende landen onderzoekt de CAA de luchtsportincidenten niet meer.

1.5. Links- of rechtshandig vliegen

1.5.1. In veel toestellen staat de hendel voor de bediening van een zelfde orgaan op verschillende plaatsen, wat tot verwarring kan leiden.

1.5.2. De meeste TMC's worden gevlogen als een zweefvliegtuig en hier is het probleem soms groter als de hendels in het midden zitten, of zelfs verschillen volgens de zitplaats. Soms kan enkel de piloot in de voorste zit alles bedienen. De plaatsing van de hendels is een probleem en zal ter studie genomen worden door het panel.

2. TRAINING SESSION

2.1. Buitenlandstraining met gemotoriseerde zwevers.

Er is noodzaak aan een opleiding buitenlandstraining met zweefvliegtuigen. Een gemotoriseerd toestel kan hierbij een goede hulp zijn. In enkele landen is dit een onderwerp van de opleiding voor de vergunning en worden TMC's ingeschakeld.

2.2. High performance transition training.

2.2.1. Meer piloten hebben nu de middelen om nieuwe prestatietoestellen te kopen en er op te vliegen.

2.2.2. Hoe verkrijgen instructeurs de mogelijke ervaring op performante toestellen als ze enkel beschikken over gewone lestoestellen? In sommige landen is het de norm om eerst training te krijgen op GVK-tweezitters alvorens solo te mogen vliegen op GVK-toestellen. Dit wordt ook toegepast voor het vliegen op hout.

2.3. Nood aan training voor geavanceerde instrumenten?

2.3.1. Het gebruik van meer instrumenten in de cockpit kan leiden tot minder uitkijken.

2.3.2. Een standaard voor de instrumenten en de opstelling ervan is een noodzaak.

2.3.3. Het gebruik van instrumenten op het bovenbeen gemonteerd is af te raden.

2.3.4. Best kan je de werking van een instrument leren alvorens het te gebruiken in vlucht.

3. TECHNICAL SESSION

3.1. Coöperatie met SDP

3.1.1. Vanuit het oogpunt veiligheid is het wenselijk dat men nauwer samen-

werkt met het SDP, vooral wat vliegtechniek betreft.

- 3.1.2. De handleidingen zijn niet altijd duidelijk of goed leesbaar/gebruiksvriendelijk.
- 3.1.2. Limiet overtreknelheid van de toestellen 90 à 95 km/h.
- 3.1.3. Hoe werken de verschillende nood- en reddingsmiddelen?
- 3.1.4. Standaardbediening van de toestellen gewenst.
- 3.1.5. Veiligheidsgordels met vijf of zes bevestigingen.
- 3.1.6. Glijhoek met volle remkleppen 7:1 is te hoog, 4:1 is beter.
- 3.1.7. Het lossen van waterballast duurt soms te lang.
- 3.1.8. Plaatsing van staartgewichten voor tolvluchttraining op ASK-21?
- 3.1.9. Toestellen testen voor lierstartgebruik.

3.2. Verhoogd startgewicht

- 3.2.1. L. Boermans meldt dat de IGC heeft besloten tot het opleggen van een max. gewicht voor elke wedstrijdklasse. Nadien heeft de IGC-voorzitter gevraagd of het toch mogelijk zou zijn om het gewicht in elke klasse op te trekken tot 850 kg.
- 3.2.2. Huidige wedstrijdlimieten: standaard en 15 meter = max. 525 kg, 18 meter = max. 600 kg, open = max. 750 kg, open SSS/SLS = max. 850 kg.
- 3.2.3. Een studie van ongevallen bij SSS/SLS toont aan dat niet het gewicht van de toestellen de oorzaak zijn van ongevallen, maar wel motorproblemen en verkeerde bediening van de motor.
- 3.2.4. Het panel gaat akkoord met het optrekken van het gewicht tot 850 kg, maar vraagt specifieke voorschriften in de handboeken voor de sleepstart en het lieren.

3.3. TMG en microlights als sleeptoestellen: ervaringen?

- 3.3.1. Verschillende landen hebben een goede ervaring met TMG voor het opslepen, wel dient men over een piste te beschikken met kort gras en droge ondergrond (800 - 1 000 m).
- 3.3.2. In vlucht stellen de toestellen geen probleem.
- 3.3.3. Zweefervaring en 30 uur type-ervaring is een minimumvereiste voor de TMG piloten (Duitsland).
- 3.3.4. Microlights zijn een nationaal probleem en vallen niet onder de JAR-regeling.

3.4. Vliegtests voor certificatie toestel voor lierstart

Tests hebben uitgewezen dat bepaalde toestellen (PW-5 en Club Libelle) zeer steil naar omhoog gaan tijdens het lieren.

3.5. Reddingssystemen voor zweefvliegtuigen

- 3.5.1. 50 % van aanvaringen in de lucht zijn fataal, dit zette een aantal mensen aan het denken en er zijn nu een zestal systemen in ontwikkeling of in gebruik. Jammer genoeg zijn ook hierbij reeds doden gevallen tijdens proefnemingen.
- 3.5.1.1. De hogeschool Aachen ontwikkelde een systeem (Röger-haak) waarbij de kap gemakkelijker wegvliegt.
- 3.5.1.2. De Akaflieg Darmstadt gebruikt een raketsysteem (SOTEIRA) om de piloot uit het toestel te trekken en normaal te laten landen aan zijn eigen valschermscherm.
Akaflieg.tu-darmstadt.de/soteira
- 3.5.1.3. Een ander systeem (NOAH) gebruikt een opblaasbaar kussen om de piloot uit het toestel te helpen duwen nadat deze enkel aan één handel getrokken geeft die zowel de kap als de gordels lost. Kosten: ongeveer 3 000 EUR voor een DG-800. Systeem is ook verkrijgbaar voor andere zweefers.
- 3.5.1.4. Twee projecten tonen het uitschieten van een parachute die het toestel naar beneden moet brengen, waarbij de valsnelheid kleiner is dan 6 m/s en zo het leven van de piloot kan gered worden. Bij het uitschieten mag de parachute de staart niet raken om mooi open te gaan. De prijs van dit systeem is 10 à 20 000 EUR.

4. VARIA

4.1. Pro-actieve veiligheid zweefvliegvelden

Sinds het 11-september-drama van vorig jaar zijn er tal van beperkende maatregelen in de VS. Dankzij een aantal initiatieven vanuit de zweefvliegwereld zijn toch enkele beperkingen kunnen worden afgezwakt. Help elkaar om meer beperkingen te voorkomen, en de nieuwe regelingen na te leven.

4.2. Omgaan met de natuur

- 4.2.1. Bewust zweefvliegen wil ook zeggen: samen naar het vliegveld gaan per auto, trein of fiets.
- 4.2.2. In de toekomst zal niet enkel lawaai een probleem zijn maar ook de vogelweek; vlieg niet boven broedgebieden lager dan 300 meter (vogels maken hun eieren kapot). Zo heeft de FAI alsook de EGU reeds een "Code of Conduct" gepubliceerd.

4.3. Alle federaties werden opgeroepen om hun accidentdata te bezorgen zodat de bestaande statistiek van Bill Scull kan worden aangevuld.

4.4. Volgende vergadering

De volgende TSP-meeting zal worden gepland in 2003 te Lezno tijdens de WK en dit in combinatie met het OSTIV-congres en de SDP-meeting.

Uitleg afkortingen :

OSTIV	Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile
TSP	Training and Safety Panel
EAS	Europe Air Sports
EASA	European Aviation Safety Agency
EGU	European Gliding Union
FTS	Flying Training Seminar
SDP	Sailplane Development Panel

Er was eveneens een Flying Training Seminar. In de voormiddag van de eerste vliegdag werden we gebriefd over het gebruik van het vliegveld, luchtruim en verboden gebieden, gebruik van de vijf toestellen en de verdeling ervan onder de deelnemers, met de bedoeling dat elke deelnemer zou vliegen met elk van de andere piloten in de loop van de week en een aantal trainingen zou maken die opgelegd waren. Een verslag hierover zal verschijnen in het volgende Ligablad.

Franz Van Autreve



Wintervlucht boven Zonhoven (foto Wil Janssens)

NOODVALSCHERMEN

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

RONNY VERVAET

Maalstraat 16, 8560 Moorsele

Tel : 056/50 63 90

Email : jera@skynet.be

Fax : 056/ 50 43 59

Site : www.jera-aae.com



Member of the Parachute Industry Association

Fotowedstrijd 2002

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

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

Stuur al je foto's op naar het Ligasecretariaat of naar Ivo Lens, Bondgenotenlaan 151/5 te 3000 Leuven, dus **niet** rechtstreeks naar de redactie van het Ligablad. De afsluitdatum van de wedstrijd is **vrijdag 1 november 2002**, een datum die we moeten respecteren omdat we de winnende foto's absoluut nog in het volgende Ligablad willen krijgen. En voor de potentiële winnaars volgt hieronder nog eens het wedstrijdreglement:

- Als deelnemer moet je in principe lid zijn van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs óf van een zweefvliegclub die aangesloten is bij deze Liga.
- Het gekozen onderwerp van de inzending moet in min of meerdere mate met zweef-



Met de Ka-8 overland (foto B. De Crock)

vliegen te maken hebben. Er wordt beoordeeld door een nog samen te stellen jury. De belangrijkste criteria zullen zijn: originaliteit, compositie, technisch niveau, knuffelwaarde e.a. Met welk fototoestel (of andere gegevensdrager) of op welke locatie de inzending tot stand kwam, speelt geen enkele rol. Ook zwart-wit is toegelaten.

- De inzendingen mogen nooit eerder verschenen zijn of reeds eerder hebben deelgenomen aan de fotowedstrijd van de Liga.
- Van elke inzending moeten we een groot formaat hebben op fotopapier (18 x 24 cm is al behoorlijk groot).

- Er worden drie laureaten gekozen die elk een prijs zullen ontvangen. De winnaars zullen in de loop van de maand november verwittigd worden. Aan de winnaars zal ook gevraagd worden om de negatieven in te zenden voor controle en publicatie. Na het symposium worden deze negatieven terugbezorgd aan de eigenaars. Alle inzendingen zullen in de mate van het mogelijke worden tentoongesteld op het symposium.
- Gelieve bij elke inzending steeds duidelijk jouw gegevens te voegen: naam, adres, telefoon nummer, eventueel e-mailadres en vooral ook de naam van jouw club. Als je er ook een titel bijvoegt, en enkele

details zoals plaats, datum, type toestel, enz... dan kunnen wij meegenieten van jouw zweefvliegdrroom. Een kleefbriefje kan handig zijn om de foto's niet te beschadigen.

- Per deelnemer kunnen maximum 5 foto's meedoen aan de wedstrijd.
- Technisch is het mogelijk om een foto door trucage op te smukken. We vragen wél dat de deelnemer zelf aan de basis ligt van zijn opname. Een foto die bijvoorbeeld louter van het internet werd ge-

download, verdwijnt zonder pardon uit de wedstrijd.

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

Voor verdere inlichtingen kan je steeds bij mij terecht op het telefoonnummer 016/20.14.22 of e-mail ivo.lens@chello.be.

Als je de inzendingen mee wilt beoordelen, ben je natuurlijk ook meer dan welkom. Geef dan in elk geval nog een seintje. Let wel: juryleden maken zelf geen kans op een prijs.

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

Ivo Lens

Het hoekje van de boekenvreter

De boekenvreter heeft dit jaar zijn zweefvliegvakantie in Spanje doorgebracht, en heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een paar recente Spaanse zweefvliegboeken aan zijn collectie toe te voegen.

Het werk van Carlos BRAVO DOMÍNGUEZ en Encarnita NOVILLO-FERTRELL VÁSQUEZ, *Volar a Vela* (Real Aeroclub de España, Madrid 1998, 20,5 x 27,5 cm, paperback, 192 blz, vele kleurenfoto's en meestal gekleurde schema's en tekeningen) is een klassiek lesboek met een bijzonder aangename lay-out en een vrij uitvoerige inhoud. Naast de traditionele hoofdstukken over aërodynamica, instrumenten, besturing, meteorologie, navigatie, reglementering, wordt er ook bijzondere aandacht besteed aan de laagsleep zoals hij bij bepaalde Spaanse clubs (in casu de club van de auteurs) toegepast wordt, aan helingvliegen, thermiekvliegen en golfvliegen in de praktijk in Spanje, aan onweer en tolvucht. Er is ook een dubbele bladzijde gewijd aan postzegels over zweefvliegen!

Carlos en Encarnita maken de materie ook lichter door de integratie van enkele persoonlijke anekdotes of verwijzingen naar concrete situaties gebonden aan bepaalde zweefvliegvelden. Puik werk geleverd door een koppel jonge zweefvliegers, waarmee een duidelijke leemte gevuld wordt: zweefvliegboeken in het Spaans zijn bijzonder schaars, en als opleidingsboek fungeerden de laatste jaren enkel buitenlandse (lees Duitse of Engelse) producties.

Voor de gevorderde zweefvlieger die Centraal Spanje wil verkennen, is er het nagelnieuwe



Start voor een 1.000 km te Fuentemilanos (foto Walter Van Looy)

boek van Carlos GÓMEZ-MIRA GARCÍA, *Volando a Vela por la Sierra Central* (Real Aeroclub de España, Madrid 2001, 20,5 x 27,5 cm, paperback, 176 blz, vele kleurenfoto's, Z/W cartoons en kaarten). Carlos is een vroegere jachtpiloot en lijnpiloot, was meermaals Spaans zweefvliegekampioen standaardklasse, en vliegt vanuit Santo Tomé del Puerto, aan de voet van de Sierra de Guadarrama. Het boek telt drie delen: 1) het Spaanse Centraal Massief en de meteorologie; 2) techniek en tactiek, fysieke voorbereiding, training; 3) stap-voor-stap-analyse van het vliegen in het Centraal Massief, waarbij de bergketen opgedeeld wordt in kleine etappes waarvan elk voor- en nadeel bij de verschillende weersituaties grondig bekeken wordt.

Het gebeurt niet vaak dat een gevorderd zweefvlieger zijn geheimen prijsgeeft. En dat is nu precies wat Carlos doet: hij houdt niets achter, geeft daarbij talrijke concrete voorbeelden uit zijn ruime ervaring. Daarbij beperkt hij zich niet tot het zweefvliegen, maar geeft ook goede raad voor deltavliegers en schermvliegers. Dit boek is een must voor wie naar Fuentemilanos trekt in de hoop grote vluchten uit te voeren. Maar je moet wel een mondje Spaans begrijpen! Let wel, het "zweeftechnische Spaans" heb je al snel onder de knie als je een basiskennis van de taal bezit. Een jaartje avondschoon misschien, als voorbereiding op een zweefvliegvakantie?

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegtuignieuws

Aeromot

14 Ximango tweezits toermotorzwevers (Braziliaanse versies van de Fournier RF-10) werden besteld door de USAF ter vervanging van de verouderde Schweizer TG-7's en van twee Stemmes bij de 94ste Flight Training

Squadron van de USAF Academy. Zij krijgen de militaire benaming TG-14. 94 FTS vormt luchtkadetten (ab-initio-vorming tot solo, plus initiatie overland en acro) en biedt aan USAF-personeel de kans aan zweefvliegen te doen. Vlieguren per jaar: 30 000!

Barry Aviation

Deze firma uit West Palm Beach, Florida, heeft nu de type-goedkeuring ontvangen van de FAA voor de tweezitter Peregrine, zoals de ex-PZL Krosno KR-03A Puchatek voortaan heet (zie vorig Ligablad). De bouw

AVI BENELUX**Bert de Wijs***Benelux importeur van DG*

Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau
tel. +31-13-507.9601
fax +31-13-507.8787
email: avi@baarle.org

DG-1000 2-zitter**2 spanwijdtes, 18m en 20m**

- hoge effectieve remkleppen
- 2- delige kap, sterker, betersluitend
- geluidsarm op alle snelheden
- wiel bediening achterin zelfstandig
- gewichtbox in staartvlak
- uitstekende zit (ook voor lange mensen)
- super geveerd wiel
- kunstvluchten toegestaan

AVI BENELUX**Bert de Wijs***Benelux importeur van DG*

Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau
tel. +31-13-507.9601
fax +31-13-507.8787
email: avi@baarle.org

motor zwever?
DG-808B**15m en 18m spanwijdte**

- veruit de lichtste, 335 kg "all in"
 - geweldige klimmer in thermiek
 - absoluut veiligste motorbediening
 - meest automatische motorbediening
 - meeste ervaring met uitklapmotoren
 - vele andere ongeëvenaarde voordelen
- Gezocht:** partners voor aanschaf van een DG-808B motorzwever. Wij krijgen regelmatig klanten, die een DG-808B willen kopen, maar daarbij ook 1 of 2 partner(s) zoeken.

van het metalen 1:27 toestel zal geschieden in een nieuwe fabriek te Okeechobee, en de eerste leveringen zijn gepland voor de lente 2003.

Info op website www.barryaviation.com.

Filser Electronic

Versie 10 van de LX 5000 vluchtrekenaar biedt enkele nieuwe functies (pilootenlijst, integratie van AAT's) t.o.v. de voorgaande, maar heeft vooral een nieuwe display met 4 maal meer pixels, en bijgevolg een veel fijnere uitlezing van luchtruimgebieden e.d. Nadeel is wel dat de beeldopbouw merkbaar trager verloopt dan bij versie 9. Ombouw van recente toestellen (vanaf sn 10580) kost 215 EUR.

Letecke Zavody

De voormalige LET-fabrieken hebben een bestelling binnen van de US Air Force Academy voor 12 L23 Super Blaniks (USAF-benaming TG-10B, waaronder 4 speciaal uitgerust voor hoogtevluchten), 5 L13-AC Blaniks (TG-10C, standaard acrotoestel met rookgeneratoren) en 4 L33 Solo's (TG-10D). Een exemplaar van elk type werd reeds afgeleverd op Edwards AFB voor evaluatie en goedkeuring. De volgende gaan naar de USAF Academy te Colorado Springs.



Cobra 15 te Sisteron

Max Barel

Het prototype van de Graal ultralichte eenzits motorzwever (zie vorig Ligablad) heeft tijdens testvluchten problemen gehad met de motorkoeling. Uiteindelijk heeft de König

het opgegeven (vastgelopen cilinders), wat de ontwerper ertoe heeft aangezet een andere aandrijving in te bouwen: de tweecilinder RDM-200, die beschikt over een koelturbine en een hoger vermogen (34 pk).

Rolladen Schneider

Voor de LS-4 heeft LS nu ook winglets ontwikkeld, waarvoor de LBA-goedkeuring bijna rond is. Er is een stock beschikbaar, en LS aanvaardt reeds bestellingen. Gelijkaardige winglets worden weldra ook in LS-6-uitvoering aangeboden. Van de LS-8 standaard/18m vliegt een prototype met thuisbrenger, aangedreven door een Solo 2350 (25 pk); eerste leveringen voorzien vanaf de winter 02-03, de reeds geleverde LS-8b-modellen (verstevigde ligger voor inbouw van motor of reddingssysteem) kunnen de aandrijving achteraf ingebouwd krijgen. De mallen gebouwd door Hansjörg Streifeneder voor de LS-10 hebben gediend om het prototype van deze nieuwe ren/18m-klasser te produceren, dat dit jaar nog moet vliegen. De eerste productietoestellen zouden in het voorjaar 2003 leverbaar zijn.

Valschermen

De oudste valschermfirma ter wereld, de Britse Irvin, werd overgenomen door Airborne Systems en gefuseerd met een

ander filiaal, GQ Parachutes, bouwer van de Security-reeks. De nieuwe firma noemt Irvin-GQ.

Vandalisme

Puimoisson is een gekend zweefvliegcentrum in de Franse Alpen, geleid door de Belg Bruno Pieraerts. In de nacht van 12 juli werden daar één Belgische Ventus 2b en drie Zwitserse tweezitters (2 Duo-Discus en 1 DG-505) plus het sleepvliegtuig op de parking in brand gestoken. De toestellen werden totaal vernield. Over daders en hun motivatie tast men in het duister.

Ital-Glider

Het prototype van de V-1/2 Rondine (Zwaluw) doet zijn eerste wedstrijdritten op de Europese kampioenschappen te Müsbach in de handen van de Argentijn Fernando Repicky. De productieversie krijgt automatische roeraansluitingen, en misschien een nieuw vleugelprofiel, want ontwerper Vittorio Pajno is er in geslaagd Loek

Boermans (TU Delft, voorzitter OSTIV) te interesseren voor zijn toestellen. Boermans zou reeds zorgen voor de profielen voor het nieuwe tweezitsontwerp van Pajno, de Rondone (Gierzwaluw). Het wordt een side-by-side toestel met vast of intrekbaar hoofd-wiel naar keuze. Spanwijdte 20 m, beste glijhoek 1:48.

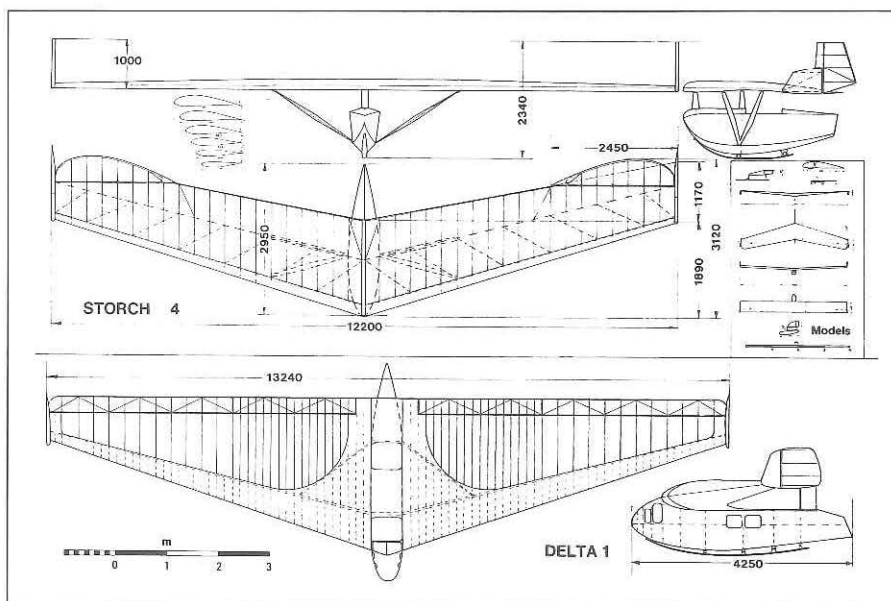
Windward Performance

Het productieprototype van de Sparrow-Hawk ultralichte eenzitter heeft reeds een groot deel van de vliegtests doorstaan, en de bouwers voelen zich zelfzeker genoeg om het door een firmavreemde zweefvlieger te laten vliegen. Eric Greenwell publiceerde zijn bevindingen in Soaring (juli): een echt zweefvliegtuig met klassieke reacties, goede overlandmogelijkheden en puike klimeigenschappen in smalle, zwakke thermiek. Licht gewicht en geringe afmetingen maken het bijzonder praktisch bij het slepen (totaal gewicht aanhangwagen + zwever < 500 kg), monteren/demonteren (vleugelgewicht < 20 kg) of verplaatsen aan de grond.

Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 13)

In deze extra-bijdrage (de laatste, aangezien we zowat alle interessante toestellen uit de vooroorlogse periode aan bod lieten komen) hebben we het uitsluitend over de "vliegende vleugels", dus de staartloze (zweef)vliegtuigen.

Alexander Lippisch, een ingenieur verbonden aan de Zweefvliegsectie van de Wasserkuppe, besteedde de winter van 1925-26 aan het ontwerpen en bouwen van verscheidene schaalmodellen en uiteindelijk van een toestel op levensgrote grootte, dat hij in een windtunnel in Göttingen liet testen. Het eerste succesvolle staartloze model was de Storch. De piloot zat in een gondel die tamelijk diep onder de vleugel opgehangen was. De vleugel had een pijlstelling van 15° en droeg aan de uiteinden verticale platen met een richtingsroer eraan, niet alleen om de bochten beter te beheersen, maar ook om de vortexwervelingen te temperen. Aileron en hoogteroer werden gecombineerd: gelijke bewegingen dienden voor het besturen van de duikhoek, en tegengestelde bewegingen leidden tot bewegingen rond de langsas. De hele structuur was van hout, bekleed met doek. Bij de proefvluchten bleek dat de vleugeltopplaten niet voldeden om de langsstabiliteit te verzekeren. Er werden verschillende vormen uitgetest en uiteindelijk bouwde men wat de voorloper van de winglet zou worden: de voortzetting van de vleugel, maar dan in een hoek van 90° ten opzichte van de hoofd-vleugel gepluoid. De Storch had zo'n behoorlijk succes dat er in het model Storch 4



een motor met duwschroef in de gondel van de piloot werd ingebouwd. Aangezien die motor onvoldoende vermogen leverde om de start te realiseren, hebben we hier te maken met een soort voorloper van de "thuisbrenger" in sommige moderne zweefvliegtuigen. En alles samen zag het geheel eruit als een delta-UJM met een "moderne" vleugel en een eronder opgehangen schuitje. Dus eigenlijk zijn er uit die tijd, 75 jaar geleden, vrij veel ideeën overgenomen. Het einde van de Storch werd ingeluid door de bouw van de Delta I, een tandemtweezitter

met een gesloten cabine en een 30 pk-motor.

De modellen van Alexander Lippisch dienden ook tot inspiratie van Walter en Reimar Horten, die hun eerste vliegende vleugel in 1933 bouwden, toen ze nog schooljongens waren. Maar ze hadden wel al veel ervaring met experimentele modellen en startten in de living van het ouderlijke huis met de bouw van een levensgroot toestel. Het had een spanwijdte van 12,4 meter en een eenvoudige deltavorm zoals de Delta I van

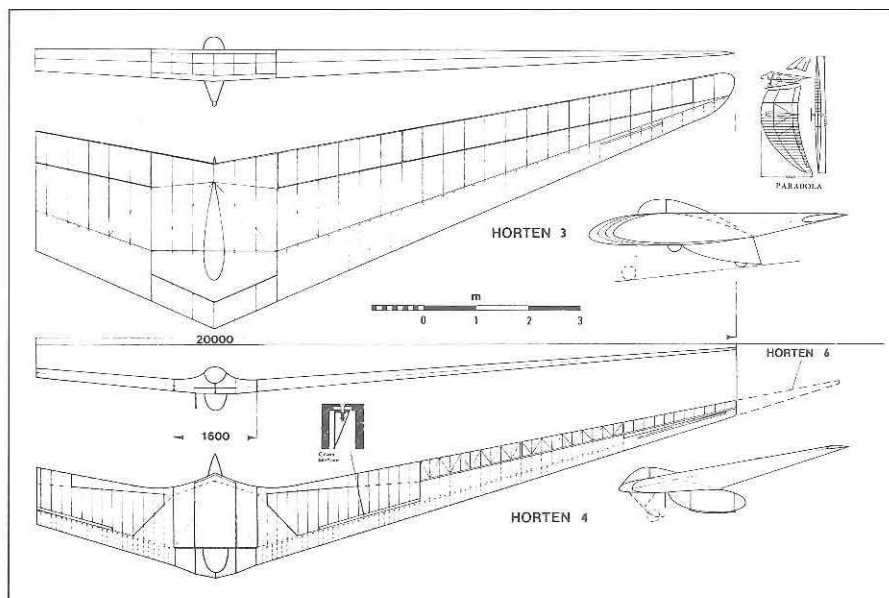
Lippisch. De piloot zat in een centraal schuitje. Het hoogteroer zat in het binnen-deel van de vleugel en de ailerons vormden de achterrand van de buitenste vleugelgedelen. Er was geen richtingsroer en het enige wat als verticale "kiel" dienstdeed, was het schuitje van de piloot. Na een reeks sprongjes ging de Horten al in 1934 naar de wedstrijd van de Wasserkuppe, waar hij verongelukte wegens de gebrekkige richtingsbestuurbaarheid. De broers Horten vernietigden het toestel ter plaatse en gingen thuis de Horten 2 bouwen.

Deze had een spanwijdte van 16,5 meter en een grotere pijlstelling. Het symmetrische profiel van de Horten 1 werd vervangen door een negatief uitgehoud profiel, dat in alle latere Hortens werd toegepast. De richtingcontrole was nog altijd een probleem, dat de broers oplosten door het aanbrengen van spoilers aan de vleugeltippen: als bv. de rechter aileron naar omlaag ging en de rechtervleugel ophefte, kwam de met de voet bediende (net als een gewoon richtingsroer) spoiler uitgeschoven om de bocht gecoördineerd te laten verlopen. Wanneer beide pedalen werden ingedruwd, kreeg men een duidelijk luchtreffect. De piloot zat in een centraal schuitje en om het zicht naar beneden te verbeteren, was de aanvliegbord over de breedte van zes ribben met doorschijnend plastic bekleed. De Horten 2 was stabiel in vlucht en had een glijhoek van 24 en een minimumdaalsnelheid van 0,85 m/seconde. Het prototype vloog in mei 1935 en kreeg al gauw experimenteel een motor van 60 pk ingebouwd. In 1936 en 1937 werden nog twee exemplaren gebouwd en op de Wasserkuppewedstrijd van 1937 vlogen de twee broers met hun toestellen even goed als de "gewone" zwevers. De broers waren officieren in de groeiende luchtmacht van het Nazi-Duitsland, maar kregen genoeg vrijheid om hun vorsingswerk voort te zetten. In 1938 kregen ze de Lilienthalprijs en voldoende geldelijke steun om hun volgende prototype, de Horten 3, te bouwen.

De Horten 3 was een zeer grote zwever, met een vleugeloppervlakte van 37,5 m² en een lage vleugelbelasting van minder dan 10 kg/m², wat een zeer goede klimcapaciteit verleende. Het toestel kreeg een in-trekbaar neuswiel en een schaats achteraan het schuitje, dat als staartvin dienstdeed.

Op de Rhönwedstrijd in 1938 waren er twee Hortens beschikbaar, waarvan de ene gepiloteerd werd door een zekere Blech, die tijdens een wolkenvlucht in botsing kwam met een andere zwever, waarbij hij zijn nek brak en levenloos aan zijn parachute naar de aarde terugkeerde.

In de wedstrijden van 1939 vlogen vier Luftwaffepilote op Horten 3, maar ze onder-vonden dat de geringe vleugelbelasting een nadeel was bij het doorsteken. Men voorzag



militaire mogelijkheden voor het toestel, zodat financiële steun van de overheid werd verleend. Er werden verschillende experimentele versies gebouwd, o.a. met Volkswagenmotoren uitgerust.

De Horten 4 was de eerste vliegende vleugel met een grote slankheid: dezelfde spanwijdte van de Horten 3 (16 m), maar slechts de helft van de oppervlakte, waardoor de vleugelbelasting bijna verdubbeld werd. Verwacht werd dat de glijhoek beter dan 37 zou zijn. De vleugelwortel was nu te dun geworden om de piloot er volledig in zitpositie in te krijgen. In plaats van de aërodynamica van het toestel te verknoeien door een schuitje in te bouwen, lag de piloot geknield met het gezicht naar beneden op een schuimrubberen matras. Zijn benen en de roerpedalen zaten in een kleine staartvin met daaronder de achterste schaats. Hij moest zijn armen naar voren strekken om de bedieningsorganen te bereiken en zijn hoofd steunde eveneens op een schuimrubberen onderlaag, want anders kon de hals het gewicht van het hoofd niet blijven dragen in scherpe bochten met grote g-versnellingen. De voorste rand van de vleugel had in het midden een doorschijnende bobbel voor hoofd en schouders van de piloot. Vooraan onder de "romp" waren een in-trekbaar schaats en een afwerpbaar hoofd-wiel bevestigd. Het toestel kreeg ook grote stoorkleppen boven en onderaan de vleugel. Het prototype vloog in 1941. Bij vergelijkende vluchten met een D-30 werd vastgesteld dat de glijhoek van de Horten 4 neerkwam op 34. Bij de verdere ontwikkelingen van het toestel werden metalen vleugeltoppen gebruikt wegens de zwaardere belastingen die dat deel van de vleugel onderging, en in het centrale vleugeldeel werd de hoofdlijger met dural versterkt en werden plasticen verstevigingen van de ribben aangebracht. Dit alles toont aan dat de

Hortens constructief en aërodynamisch hun tijd ver vooruit waren.

Via al die ontwikkelingen kwamen ze uiteindelijk tot de Horten 6, met een spanwijdte van 24,2 meter. De buitenste vleugelgedelen waren van een lichte metaallegering gemaakt, zoals bij de Horten 4, maar aangezien experimenten in golfstijgwind gepland waren, werd een hele zuurstofinstallatie ingebouwd. Volgens de berekeningen zou de glijhoek 43 bedragen. Er werden twee Horten 6 gebouwd en in maart 1945 startte de eerste testvlucht, toen de Amerikanen al tot 40 km van Goettingen waren genaderd. De proeven werden stopgezet en een toestel werd door de Amerikanen vernietigd, net als de meeste andere Duitse zwevers in die periode. Het tweede exemplaar van de Horten 6 en verscheidene onderdelen van andere vliegende vleugels werden naar Amerika overgebracht en bestudeerd in de fabriek van Northrop. Een exemplaar van de Horten 4 en één Horten 6 bevinden zich in het Smithsonian Institution.

Technische kenmerken:

Horten 3 (1938):

Spanwijdte 20,00 m; vleugeloppervlakte 37,5 m²; slankheid 10,66; vlieggewicht 360 kg; vleugelbelasting 9,6 kg/m².

Horten 4 (1941):

Spanwijdte 20,00 m; vleugeloppervlakte 19,1 m²; slankheid 21; vlieggewicht 350 kg; vleugelbelasting 18,3 kg/m².

Horten 6 (1945): Spanwijdte 24,20 m; vleugeloppervlakte 17,75 m²; slankheid 33; vlieggewicht 425 kg; vleugelbelasting 23,9 kg/m².

Peter Mullaert

Wedstrijdnieuws

Europese kampioenschappen 2002

Deze verliepen dit jaar te Békéscsaba, in Hongarije. Met Yves Jeanmotte (LS-8) op de derde plaats in de standaardklasse behaalt België het beste resultaat in internationale competitie sedert de wereldkampioenschappen te Waikerie in 1974, toen Bert Zegels zilver won in de open klasse op Glasflügel 604.

STANDAARDKLASSE

1	JB	Tomas Suchanek	CZE	LS 8	7170
HC M		Makoto Ichikawa	JPN	LS 8	7123
2	Al	Claus Triebel	GER	LS 8	7035
3	F2	Yves Jeanmotte	BEL	LS 8	6960
4	AA	Andreas Allenspach	SUI	LS 8	6848
5	C64	Paul Crabb	IRL	LS 8	6834
6	PM	László Halász	HUN	LS 8	6816
7	F	Rolf Friedli	SUI	ASW 28	6796
8	EF	Jean-Marc Caillard	FRA	Discus 2a	6754
HC 2A		Ben Flewett	NZL	Discus 2a	6751
9	X	Johan Stormats	SWE	LS 8a	6725
10	1	Ronny Lindell	SWE	LS 8	6715
11	LK	Tero Koivunen	FIN	LS 8	6671
12	8Z	Péter Szabó	HUN	LS 8	6608
13	EZ	Erwin Ziegler	GER	LS 8	6606
14	DA	Laurent Aboulin	FRA	Discus 2a	6545

15	57	Mike Young	GBR	LS 8	6443
16	B	Rien Bastiaanse	NED	ASW 28	6422
17	C65	Stephen John Crabb	IRL	LS 8	6403
18	MR	Mischa S. Konings	NED	LS 8a	6365
19	MP	Mariusz Pozniak	POL	LS 8	6343
20	LZ	Jan Cesnek	SVK	Discus	6330
21	SE	Mogens Hoelgaard	DEN	LS 8	6301
22	LOT	Pawel Frackowiak	POL	LS 8	6123
23	JS	Kimmo Pulkki	FIN	Discus 2b	5750
24	ED	Emiel de Wachter	BEL	LS 8	5600
25	LS8	David Allison	GBR	LS 8	5537
26	CF	Marko Lepetic	SLO	DG 300	5165
27	DD	Rafi Lusky	ISR	Discus 2	5100
28	L7	Jan Divok	SVK	Discus	4982
29	P	Cracium Mircea	ROM	Discus CS	4891
30	DL	Denis Strbenc	SLO	DG 300	4876
31	CE	Eva Cerna	CZE	Discus CS	4726
32	12	Peter Platzer	AUT	Discus bT	4498
33	KB	Catalin Perumbu	ROM	Discus CS	4223
HC NH		Kirk Davis	NZL	SZD 55	4048
34	WZ	Roland Glassner	AUT	Discus CS	4020

RENKLASSE

1	27	Frederic Hoyeau	FRA	ASW 27	7084
2	DW	David Watt	GBR	Ventus 2a	6985
3	TC	Göran Ax	SWE	ASW 27	6974
4	5A	Henrik A. Breidahl	DEN	Ventus 2a	6924
5	AL	Antti Lehto	FIN	Ventus 2a	6923
6	CEQ	Olivier Darroze	FRA	ASW 27	6892

7	HP	Michael Grund	GER	Ventus 2br	6769
8	CZ	Milos Dederer	CZE	Ventus 2c	6683
9	110	Stephen Jones	GBR	Ventus 2ax	6678
10	8X	Börje Eriksson	SWE	Ventus 2a	6630
11	K1	Alistair Kay	GBR	Ventus 2a	6590
12	F1	Dariusz Zawirski	POL	ASW 27b	6538
13	AZ	Alena Netusilova	CZE	Ventus 2a	6537
14	VP	Zbigniew Nieradka	POL	ASW 27	6513
15	73	Mikola Kovalchuck	UKR	Ventus 2b	6501
16	VS	Stefano Ghiorzo	ITA	Ventus 2a	6261
17	Ag	Henri vd Linden	NED	Ventus 2a	6232
18	WW	Jaap Horsten	NED	LS 6a	6220
19	XY	Christian Auer	AUT	Ventus 2a	6195
HC 28		John Coutts	NZL	ASW 28	6192
20	Y	Giorgio Galetto	ITA	Ventus 2a	6173
21	EI	Karl Eugen Bauder	GER	Ventus 2ax	6104
22	AS	Thomas Küenzi	SUI	ASW 27	6075
23	YX	Hannu Nurmiranta	FIN	Ventus 2a	5903
24	4A	Thierry Lemineur	BEL	Ventus 2c	5715
25	IK	Matej Kosaber	SLO	Lak-17a	5526
26	BT	Werner Danz	SUI	DG 800 s	5506
27	51	Kevin Houlihan	IRL	ASW 27b	5436
28	V7	Zoltan Verebelyi	HUN	Ventus 2a	5388
29	PI	Gregor Urbancic	SLO	LS 6c	5345
30	TB2	Tibor Fratrick	SVK	LS 6	5192
31	S1	Ulrik Eilert	DEN	Ventus 2b	5170
32	H1	Wolfgang Hartl	AUT	ASW 27	5158
33	V8	Richard Bartolf	HUN	Ventus 2a	5082
34	DG	Jörg M. Herrmann	POR	DG 800 S	5013

Gezien het succes van vorig jaar, is de alom gekende

Segelflug-Bildkalender 2003

weer verkrijgbaar via het LVZC-secretariaat.

Deze 34ste uitgave telt 13 prachtige kleurenfoto's van groot formaat (48 x 29 cm)

Prijs: 19,00 EUR afgehaald op het secretariaat
21,50 EUR toegezonden per post

Betaling door overschrijving of storting op rekeningnummer

068-2185945-77 t.n.v. L.V.Z.C.-Zweefvliegfonds, 2530 Boechout

Maak gebruik van de inschrijvingslijst in je club !

Einde oktober zijn de kalenders beschikbaar

Steun het Zweefvliegfonds en bestel NU je kalender !



(foto website musbach2002.de)

35	CJ	Stasys Skalskis	LIT	LAK-17a	4922
36	IIP	Péter Marosi	ROM	Ventus 2a	4627
37	445	James Weston	IRL	LS 6c	4549
38	P7	Pascal Hanssens	BEL	LAK-17a	3463

18-M-KLASSE

1	LF	Petr Krejcirik	CZE	Ventus c	7477
2	AB	Stanislaw Wujczak	POL	LS6 18m	7325
3	KO	Manfred Hahn	SUI	LS 8 18m	7097
4	BP	Bostjan Pristavec	SLO	DG 600	7067
5	BM	O. P. Blankenzee	NED	LS 6c 17,5m	7005
6	T8	Sandor Laurinyecz	HUN	LAK-17a	6948
7	KV	Stig Oye	DEN	Ventus 2cT	6937
8	BG	Bernd Gauger	GER	LAK-17a	6851
9	SV	Vytautas Sabeckis	LIT	LAK-17a	6834
10	GO	Didier Hauss	FRA	Ventus 2c	6716
11	628	Jay Rebbeck	GBR	LS 8 18m	6607
12	LI	Maros Divok	SVK	Ventus 2c	6541
13	UG	Patrick Stouffs	BEL	DG 800	6382
14	KM	Lajos Vlaszák	ROM	LS 8 18m	5992
15	C17	J. P. F. Rosado	POR	LAK-17a	5331
16	SF	Ismo Salokannel	FIN	LS 8 18m	5077
17	52	Bruno Ramseyer	IRL	Ventus 2cT	2982

OPEN KLASSE

1	VB	Tassilo Bode	GER	ASW 22ble	7362
2	KS	Holger Back	GER	ASW 22b	7326
3	A	Jan W. Andersen	DEN	Nimbus 4T	7213
4	VW	Gerrit Kurstjens	NED	Nimbus 4T	7176
5	AT	Robert Sleczkowski	POL	ASW 22bl	7171
6	Ni	Peter Harvey	GBR	Nimbus 4T	7138
7	EC	Julien Henry	FRA	Nimbus 4	7041
8	IOT	Rubaj Tomasz	POL	ASH 25	6977
9	Ez	Russel Cheetham	GBR	ASW 22bl	6972
HC	PM	John E. Buchanan	AUS	Nimbus 4	6850
10	NV	Ronald C.G. Termaat	NED	ASH 25	6741
11	CC	Erazem Polutnik	SLO	Nimbus 3	6717
12	CZI	Marcel Duenner	SUI	ASH 25	6655
13	SI	Igor Kolaric	SLO	ASH 25 M	6519
14	QAX	Marek Pechanec	CZE	ASH 25	6414
15	BY	Josef Eder	AUT	ASW 22ble	6315
16	XX	Gyorgy Kubitsch	HUN	Nimbus 4	6260
17	IQ	Daniel Thut	SUI	ASH 25	5745
18	GM	Vytautas Maciulis	LIT	ASH 25 E	5513
19	3	Luca Urbani	ITA	Nimbus 3	5336

Wereldkampioenschap Clubklasse 2002

Het tweede WK Clubklasse ging door te Musbach (D) en eindigde na 9 geldige wedstrijddagen met de overwinning van de Tsjech Tomas Suchaneck. De kersverse

Europese kampioen standaardklasse zet daarmee zijn succesreeks verder. Vroeger was hij ook reeds Wereldkampioen deltavliegen en ULM-precisievliegen!

In totaal werden 574 vluchten uitgevoerd, goed voor 166 526 km, wat bij 65 piloten uit 24 landen uitkomt op 290 km/vlucht/piloot. Er werden proeven uitgeschreven tot 504 km. Het hoogste gemiddelde behaalde Manfred Hahn op LS-7 met 100,2 km/h - natuurlijk zonder waterballast!

De clubklasse leeft, zoveel was duidelijk! Het niveau van vele deelnemers lag bijzonder hoog. Ploegvliegen was zeker een troef voor wie er op ingespeeld was. Wat bij vele deelnemers echter tegenviel, was het systeem groep 1 / groep 2, waardoor de resultaten nog ondoorzichtiger waren dan gewoonlijk. En of dit veiligheidsvoordelen biedt, is twijfelachtig wanneer de twee groepen toch min of meer in dezelfde regio een proef opgelegd krijgen.

EINDRESULTAAT

1	Suchaneck, Tomas	CZE	Std. Cirrus	7990
2	Hood, Richard	GBR	Std. Cirrus	7835
3	Louzecky, Pavel	CZE	Std. Cirrus	7538
4	Wijsmann, Paul	NED	LS 4	7323
5	Ruch, Christophe	FRA	Pégase	7319
6	Reich, Dirk	SUI	Std. Libelle	7306
7	Kubovcik, Viliam	SVK	Std. Cirrus	7304
8	Masson, Pete	GBR	DG 101	7265
9	Sturm, Matthias	GER	Hornet	7260
10	Staryszak, Karol	POL	Std. Jantar	7189
11	Lejeune, Laurent	FRA	Pégase	7173
12	Hahn, Manfred	SUI	LS 7	7022
13	Kozar, Jozef	SVK	Std. Cirrus	6976
14	Elmgaard, Steen	DAN	Std. Cirrus	6924
15	Nixon, Henry	USA	Hornet	6792
16	Jonker, Attie	RSA	LS 1 f	6777
17	Geiger, Tobias	AUS	LS 1 d	6764
18	Darlington, Afandi	GBR	LS 1 f	6752
19	Gersmeier, Manny	GER	LS 1 f	6696
19	Liaugaudas, Darius	LIT	Std. Jantar	6696
21	Gilbert, Thomas	AUS	Std. Libelle	6692

22	Dubreuil, Sebastien	FRA	Pégase	6645
23	van Bree, Max	NED	LS 4	6619
24	Rasmussen, Peter	DAN	ASW 19	6562
25	Allenspach, Andreas	SUI	LS 4	6561
26	Lange, Andreas	GER	ASW 19	6544
27	Fritche, Paul	GBR	Std. Cirrus	6480
28	Mauritsen, Thorsten	DAN	Std. Libelle	6414
29	Foltin, Vladimir	SVK	Std. Cirrus	6368
30	Koskiniemi, Antti	FIN	LS 4	6354
31	Koutny, Petr	CZE	Std. Cirrus	6316
32	Mirza, Adnan	PAK	LS 1 f	6293
33	Newgard, Peter M.	USA	Glasflügel 304C	6159
34	Silvanovitch, A.	RUS	Std. Cirrus	6150
35	Zorz, Boris	SLO	DG 101	6065
36	Pieraerts, Bruno	BEL	Pégase	5989
36	Toth, Robert	HUN	Glasflügel 304C	5989
38	Ziegerhofer, Herbert	AUT	ASW 19	5871
39	Eriksson, Holger	SWE	LS 1 f	5847
40	Teronen, Olli	FIN	LS 4	5842
41	Spreafico, Giovanni	ITA	DG 300	5770
42	Repicky, Fernando	ARG	V1	5739
43	Jonker, Uys	RSA	LS 1 f	5613
44	Fridholm, Daniel	SWE	Std. Jantar	5567
45	Dammen, Stefan	BEL	LS 4	5519
46	Gustavsson, Börje	SWE	Std. Jantar	5447
47	Immonen, Pentti	FIN	LS 4	5405
48	Shinzato, Miguel	ARG	Std. Cirrus	5280
49	Zaliukas, Mindaugas	LIT	Std. Jantar	4901
50	Northcraft, Stephen	USA	Std. Cirrus	4864
51	Kliouev, Serguei	RUS	Std. Jantar	6171
52	Motuzza, Vladas	LIT	Std. Jantar	5915
53	Panafoutine, Vladimir	RUS	Std. Jantar	5824
54	Kuijpers, Ferdi	NED	LS 4	5802
55	Antonelli, Mario	ITA	LS 4	5718
56	Ballarati, Giorgio	ITA	Std. Jantar	5471
57	Huber, Rudolf	AUT	Std. Cirrus	5424
58	Adamski, Maciej	POL	Std. Jantar	5410
59	Oksenholt, Steinar	NOR	ASW 19	5290
60	Buelter, Rolf	AUS	LS 1 f	5182
61	Guerra, Daniel	ARG	ASW 19	4903
62	Preisegger, Peter	AUT	Club Libelle	4277
63	Hansen, Thomas	NOR	LS 4	4120
64	Severin, Manuel	BEL	Pégase	3707
65	Kuschke, Christian	RSA	LS 1 f	390



De Belgische ploeg: B. Pieraerts, S. Dammen, M. Severin (foto website www.soar.be)

Beneluxwedstrijd Keiheuvel 2002

Zaterdag 3 augustus

11:00 uur, de openingsbriefing. Zoals elk jaar een aantal gasten waaronder een afvaardiging van de gemeente Balen, de provincie Antwerpen, Kleine Brogel en de sponsors. En natuurlijk de d(r)uivenkoningin en Claude Emsens de voorzitter van Aeroclub Keiheuvel. Voorstelling van de 47 deelnemers, ondanks de slechte weervoorspellingen is op 2 na iedere ingeschreven aanwezig. Uitleg over het reglement, de camping, het luchtruim,... Dan de meteo zoals elk jaar door Carl, meteo vandaag: slecht weer (lees: regen, wind, onweer en van die dingen). De start wordt uitgesteld tot 13:00 uur om dan zoals verwacht afgelast te worden. Morgen hopelijk beter, maar de meteo voorspelt het zelfde weer.

Zondag 4 augustus

Een tweede wedstrijddag, meteo is niet echt schitterend, maar buiten ziet het er iets beter uit dan voorspeld. Eerst briefing, dan opbouwen en we kunnen beginnen: eerste start om 13:00 uur. De standaardklasse krijgt de eer en heeft ook het meeste geluk, want stilaan komt er meer bewolking boven Keiheuvel en wordt aanpakken moeilijker. Dit zorgt voor een aantal doorzakkertjes. Toch nog een geldige dag voor de standaard, de 18 m en de open klasse. Uit de 15 m geraakt er echter niemand over de startlijn.

Maandag 5 augustus

De meteo geeft meer kans op buien en onweer dan zondag, toch belooft het uitzicht naar buiten beter. Om 12:30 uur kan de start gegeven worden, weeral niet simpel om aan te pikken maar de meesten geraken over de startlijn. Van de 15 m, de 18 m en de open klasse kunnen een aantal deelnemers de proef ronden. De standaardklasse kan niet ronden en eindigt in de buurt van Venlo.

Dinsdag 6 augustus

Een dag zonder vliegbaar weer, de voorspellingen komen uit. Dan maar een dagje Vossemeren...

Woensdag 7 augustus

Mist, mist, mist... om 14:30 uur trekt hij op. Het zicht verbetert snel tot 10 km en het plafond is 1 000 m. De start kan gegeven worden. Makkelijk is het niet, maar we vliegen weeral. Weerberichten op de radio geven over vele delen van België buien en zelfs wateroverlast, boven Keiheuvel schijnt de zon weeral. Alleen de 15 m klasse kan de proef geldig maken.

Donderdag 8 augustus

De weerman is positief over de dag van vandaag en het blijkt juist te zijn... de con-



dities verbeteren. Elke klasse kan starten met mooie cumuli in de lucht. De proef wordt gevlogen met gemiddelde snelheden tussen de 80 km/h en 90 km/h, enkel 3 deelnemers uit de standaardklasse geraken niet binnen. Een mooie dag, iedereen tevreden en op de BBQ kan nog leuk nagebabbeld worden over de vliegday. De "live music" zorgt voor een late swingende afsluiter van de avond.

Vrijdag 9 augustus

Briefing uitgesteld tot 11:30 uur om wat te bekomen van de BBQ, met een wek-liedje helpen we de moeilijke ochtend te verzachten. 11:30 uur wordt er een proef opgegeven. Alles wordt klaargemaakt en rond 14:00 uur kan er vertrokken worden. Maar op de koers liggen zware buien en is iedereen gedwongen tot een buitenlanding of motorgebruik. Voor de standaard net niet geldig gemaakt door Flip Damen (FUN) met 97 km. Zware regen en vuile akkers zorgen dan ook weer dat de toestellen bij terugkeer grondig gereinigd moeten worden. Twee deelnemers hebben ook kunnen kennis maken met brandweer, politie en lokale pers na een buitenlanding in een veld naast elkaar. Een attente buurtbewoner alarmeerde

hen na een botsing tussen 2 vliegtuigen gezien te hebben.

Zaterdag 10 augustus

Briefing om 10:30 uur, de laatste vliegday kan starten. Carl is positief over het weer, voor het luchtruim moeten we wel opletten, Kleine Brogel is actief wegens de airshow in Sanicole. Proeven worden uitgedeeld, en nu maar afwachten op een vliegday. Rond 11:00 uur evolueert het weer naar overtrokken...

Tekst en foto's: Stijn Jansen

RESULTATEN STANDAARDKLASSE

1	Van Veen Herman	Discus	1159
2	Seton Robbie	Discus	1146
3	De Wachter Emiel	LS 8	1066
4	Akkermans Wim	LS 4	1021
5	Claessens Stephanie	LS 4	1019
6	Schmelzer Bert jr	Std. Libelle	983
7	De Coninck Eddy	Pegase	968
8	Huybreckx Dennis	Std. Libelle	924
9	Huybreckx Tim	Std. Cirrus	918
10	Gijrath Hans	LS 4	857
11	Reitsma Tjeerd	LS 8	825
12	Geuens Nand	ASW 19	813
13	Grunder Stephan	DG 300	755
14	Weekers Rogier	Discus BT	746
15	Damen Filip	Discus 2	740
16	Kroon Peter	DG 300	681
17	Vanderputten Koen	Pegase	655
18	Schmelzer Tijl	Discus BT	649
19	Seijffert Frits	ASW 28	547
20	W.H. Willemswaard Wouter	Discus BT	533
21	Piccart Guy	DG 300	315
22	Verhoeven Peter	DG 300	310





RESULTATEN RENKLASSE

1	Aalbers Peter	LS 6 C	1252
2	Van der Meer Pieter	ASW 20	1124
3	Seton Jan	LS 6	939
4	Van Baelen Louis	ASW 20	804
5	Lemmens Johan	Mini Nimbus	696
6	L. Bloch Max	ASW 27	517
7	Wauters Flor	DG 400	350

RESULTATEN 18-M-KLASSE

1	Vermeer Sikko	Asw 20 L	1438
2	Kaasjager Peter	LS 8/18m	1393
3	Van Lieshout Mathilde	LS 6c	1305
4	Wijnheijmer Chiel	DG-600/18m	1251
4	Van der Linden Harold	Ventus 2 CM	1251

6	Van Empelen Frank	Ventus 2 CM	1245
7	Ritsma Jan	Ventus 2 CM	1222
8	Huybreckx Mark/Eddy	Ventus CT	1090
9	De Waard Henk	Ventus 17.6 m	981
10	Maat Bert	DG-600/18m	886
11	Geenen Walter	Ventus 2 CM	777
12	Kalsbeek Rene	Ventus CT	634
13	Montauban Van Swijndregt B.	Duo Discus	454
14	Van Duyse Geert	Janus C	354
15	Teunissen Han	Duo Discus	20

RESULTATEN OPEN KLASSE

1	De Bruine/Alders Ton Albert	DG 500 M	1420
2	Biesters Hans	Nimbus 3D	1205
3	Nieuwenhout Dirk	ASH 25	1117



RESULTATEN JUNIORENSELECTIE

1	Akkermans Wim	LS 4	1224
2	Schmelzer Bert jr	Std. Libelle	1178
3	Huybreckx Dennis	Std. Cirrus	1102
4	Huybreckx Tim	Std. Libelle	1095
5	Vanderputten Koen	Pegase	781
6	Schmelzer Tijl	Discus BT	779

Zweefvliegwedstrijd van de "Pays Blanc" 2002

De Tournai Air Club organiseert elk jaar een zweefvliegwedstrijd op het vliegveld van Doornik-Maubray. Dit jaar was het weer een vierdaagse tijdens het verlengde weekend van OLV-hemelvaart. De weergoden waren de organisatoren gunstig gestemd en boden drie goede maar bloedhete vliegdagen. Enkel op de slotdag kwam een dikke cirruslaag roet in het eten gooien. Er werd gevlogen in twee klassen: club en "overige" of "open", in casu standaard-ren-18m. Elke klasse kreeg een verschillend startpunt in de nabijheid van het vliegveld, om luchtruimschendingen (TMA Rijsel) te vermijden. Voor de evaluatie werden IGC-gekeurde loggers (GNSS-FR) of registrerende GPS-toestellen met hoogteoptekening gebruikt.

Op donderdag 15 augustus kregen de Clubtoestellen een veelhoek van 172,8 km Maubeuge-Bonsecours-Frasnes-Bavay opgegeven, terwijl de overige 241,7 km moesten afleggen naar Beaumont-Cambrai-Erquelinnes. Verzwakkende condities leidden tot enkele echte of kunstmatige buitenlandingen in beide klassen, maar de meerderheid raakte rond. Beste prestaties stonden op naam van vader Yves (kersverse bronzen medaille standaardklasse op de Europese kampioenschappen) en zoon Michaël Jeanmotte, respectievelijk in de open klasse met 85,76 km/h op LS-8 en in de clubklasse met 75,29 km/h op LS-1f. Twee deelnemers moesten jammer genoeg een nul incasseren ten gevolge van lucht-ruimproblemen. Tolerantie nul was hier het motto van de organisatoren. De lucht-ruimbestanden die voor de evaluatie gehanteerd werden, konden trouwens opgeladen worden door de deelnemers die beschikten over de passende hard- en software.

Vrijdag 16 augustus zag er nog beter uit. Toch bleef de proefgrootte vergelijkbaar, om het snelheidsaspect te bevoordelen: 177,4 km via Couvin-Val Joly voor de clubklasse, 243,7 km via Couvin-Val Joly-Rocroi voor de open klasse. Drie buitenlandingen, en dezelfde winnaars als voorheen: Yves Jeanmotte met 95,00 km/h en Michaël met 80,11 km/h. Weer twee nullen omwille van lucht-ruimproblemen, waarvan één na protest door de jury werd omgezet tot buitenlanding vóór de inbreuk, ten gevolge van een onduidelijkheid in de reglementering.

Op zaterdag 17 besloot de organisatie eens een andere soort proef op te stellen: het werden twee DST/AA's waarbij de normale "beer can" (keerpuntcirkel met 500 m straal) vervangen was door een keerzone met 15 km straal. Voor één keerzone werd zelfs 24 km straal bepaald. Hier kiest de vlieger zelf waar hij keert in de zone, en achteraf tellen zowel afstand als snelheid voor de puntenberekening. Daarenboven is er een minimum vluchtduur voor de proef voorzien. Wie te vroeg binnenkomt, krijgt die minimumtijd als vliegtijd opgelegd, hetgeen natuurlijk de gemiddelde snelheid beïnvloedt. Dit lot viel Yves Jeanmotte te beurt, die gezien de meteo de proef niet groter kon maken dan 322,09 km (Mariembourg-Bertrix-Val Joly, theoretisch minimum 236,3 km, maximum 349,4 km, drie uur vliegtijd), waardoor zijn rekenkundige snelheid terugviel op 107,36 km/h i.p.v. de werkelijke 115 km/h. Dit was echter ruim voldoende om hem ook voor de derde dag de zege te verzekeren: de tweede in open klasse haalde "slechts" 98,05 km/h op 316,8 km. In de clubklasse kwam Nico Beyls (ASW-19) opzetten met 71,65 km/h over 260,48 km (Philippeville-Le Cateau-Maubeuge, theoretisch minimum 155,5 km, maximum 314 km, twee uur dertig vliegtijd). Ook vandaag waren er drie nullen voor luchtruimproblemen.

Voor de slotdag waren de weervoorspellingen optimistisch, maar reeds vrij vroeg in de voormiddag kwam een dikke cirrussluier opsteken, waardoor de grond nooit de noodzakelijke opwarming verkreeg om de reeds bloedhete lucht tot opstijgen aan te zetten. Rond dertien uur werd toch een snuffelvlucht uitgevoerd, maar de lucht was dood en de dag werd gecancelled. Dit bleek een juiste beslissing, want ook later op de dag bleef de situatie onveranderd. Men kon dan ook vroeg overgaan tot de berekening van de definitieve uitslag en om 16 uur werden de piloten gehuldigd op de slotceremonie. Natuurlijk werd Yves Jeanmotte winnaar in de open klasse, met een ruime voorsprong op J.-L. Colson en P. Hanssens. In de clubklasse kon Nico Beyls dank zij zijn regelmatig vliegen en zijn mooie prestatie van de derde dag de titel wegkapen vóór Michaël Jeanmotte en F. Voortman. Geen enkele deelnemer moest met lege handen huiswaarts keren, en iedereen bleek bereid het nog eens over te doen.

Merken we nog even op dat de hogervermelde luchtruimproblemen steeds handelden over bijzonder minieme gevallen, die zonder de "verklikker"-logger totaal onopgemerkt waren gebleven. Wie geen betrouwbare "moving map" aan boord heeft, moet in de huidige competitie brede marges nemen om het risico op diskwalificatie

te vermijden, die wereldwijd als norm geldt voor luchtruimschendingen. Indien we echter wensen minder strenge sancties op te kunnen leggen, zit er niets anders op dan zelf rond de bestaande luchtruimgebieden bufferzones te scheppen! Stof tot nadenken voor de organisatoren!

RESULTATEN CLUBKLASSE

	Piloot	Toestel	Punten
1	Beyls N.	ASW 19	2046
2	Jeanmotte M.	LS-1f	1877
3	Voortman F.	LS-1f	1833
4	Dubus / Debourse	Twin Astir	1323
5	Vandendaele / Vinken	Twin Astir	1241
6	Cortvrint P.	Jean's Astir	1206
7	Mawet A.	ASW 19	995
8	Clayssens S.	LS-4	799
9	le Maire B.	Standaard Libelle	607

RESULTATEN OPEN KLASSE

	Piloot	Toestel	Punten
1	Jeanmotte Y.	LS-8	2732
2	Colson J.L.	LS-6	2371
3	Hanssens P.	LAK 17 / 18m	2146
4	Heusschen J.P.	Standaard Libelle	2016
5	Corneillie O.	LS-7	1933
6	Evrard M.	Standaard Cirrus	1633
7	Jeanmotte E.	LAK 17 / 18m	1550
8	Renard P.	LS-6	1331
9	Crepez B. / Evrard O.	Janus B	1269
10	Van Autreve F.	Standaard Libelle	1254



Segelflug-Bildkalender 2003

34^e Edition

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



Mededelingen en service

Te koop: Ka 6 Cr 1964, gesloten aanhangwagen, radio, baro, elektr. vario, Thomas parachute (1998), alles in zeer goede staat. Vraagprijs 3 000 EUR. M. Charlton - tel. 030 651 54 49.

Te koop: Club Libelle, bj. 1975, volledig geïnstrumenteerd met Dittel radio en Cambridge M-Nav 40, gesloten en gekeurde

klapdakaanhangwagen, alles in zeer mooie staat, prijs o.t.k. Meer inlichtingen: Herman Vanhoutte 056 42 41 73, e-mail herman.vanhoutte@tijd.com.

Te koop: noodvalscherf SP6M, bj. 1991, gebruikstermijn 18 jaar, zeer goede staat, enkel privaat gebruikt, vraagprijs 300 EUR.

Contact: Herman Vanhoutte 056 42 41 73, e-mail herman.vanhoutte@tijd.com.

Te koop: Ventus B, bj. 1987, 100 uren, 510 starts. Goede staat, prijs 30 000 EUR. Te bezichtigen in Antwerpen. Info en foto's: guy.gildemyn@andora.be of tel 09 329 90 69 ('s avonds).

VERKOCHT

think security

AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe, where knowledge meets your needs.





Sabena Flight Academy: wij gaan verder...



Sabena Flight Academy is het opleidingscentrum voor het vliegend personeel. In dit kader verzorgt SFA de JAR-FCL opleiding tot lijnpiloot. Na een theoretische opleiding van 12 maanden in ons trainingcentrum op de Luchthaven van Brussel volgt de leerling piloot zijn praktische opleiding in Arizona, USA. Een jaar na het einde van de opleiding bieden wij onze afgestudeerde piloten een module aan om hun vergunning M.E/ I.R te hernieuwen.



THEORETISCHE OPLEIDING

- Professionele voorbereiding op het officiële examen ATPL georganiseerd door het Belgische Bestuur van de Luchtvaart. (1 jaar dagcursus in onze lokalen op de Nationale Luchthaven.)



PRAKTISCHE OPLEIDING

- Praktische vliegopleiding tot lijnpiloot bij SATC (Sabena Airline Training Center), Scottsdale, Arizona, USA, voor een periode van 6 maanden:
 - basisopleiding : Piper Archer III;
 - gevorderde / IFR opleiding op tweemotorige Seneca V;
 - AST 300 Link trainer.
- Final IFR-checks op Piper Seneca V in België.
- Multi Crew Cooperation course (MCC).

Meer info op www.sfa.be

Sabena Flight Academy
Luchthaven Brussel Nationaal
Gebouw 201 • B-1820 Steenokkerzeel
Tel: 02 723 75 40 - 02 723 75 41
Fax: 02 723 75 49

NIEUW CURSUS FLIGHT INSTRUCTOR

sabena 
flight academy