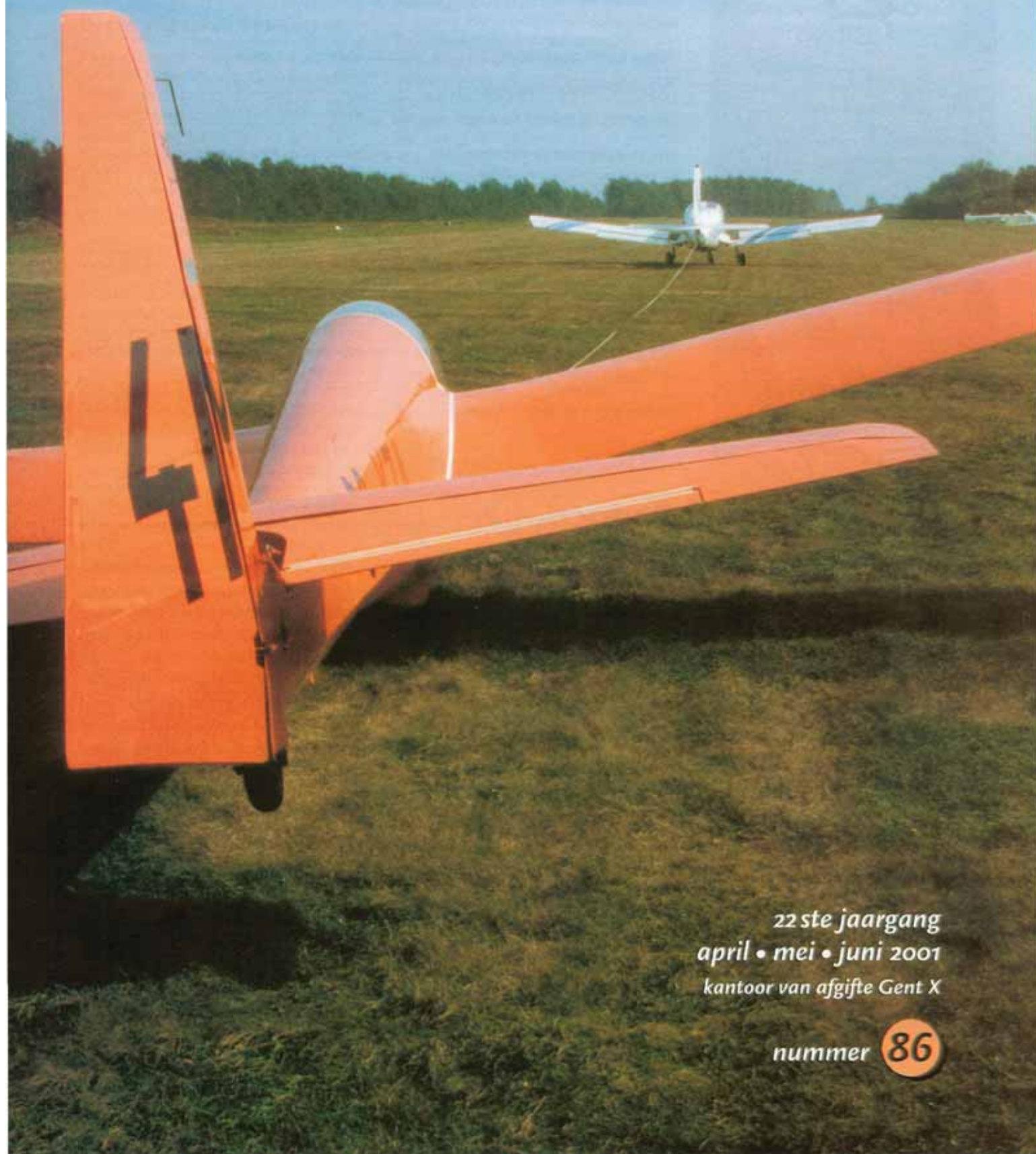


LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw



22 ste jaargang
april • mei • juni 2001
kantoor van afgifte Gent X

nummer **86**

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie



22ste jaargang
nummer 86
april - mei - juni 2001

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

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

E-mail:

s.vander.veken@mercator-hs.be

Redactiemedewerker:

Peter MULLAERT • tel.: (09) 221 31 57

Aan dit nummer werkten mee:

De Coninck E. - Gildemyn G. -
Pauwels P. - Reynders R. -
Schmelzer B. - Taeymans S. -
van Haaff F. - Verhulst E. - Zijp B.

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

DEXIA

Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 augustus 2001 op het redactieadres.

Foto cover: Klaar voor de start - ASK-13 van ZAC op Maubray (foto Stéphane Vander Veken)

Inhoud

Redactioneel	
Tussen hemel en aarde	1
Ongevallenrapportering 2000	2
Een op doping positief bevonden zweefvlieger	4
Het zweefvliegtuig en de transponder	5
Het hoekje van de boekenvreter	6
Zweefvliegtuignieuws	7
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (8)	7
Een duik in het verleden (3)	9
Sleepstarts: drie onvoldoende bekende gevaren	11
Wedstrijdnieuws	12
Sportcommissie	15
Mededelingen en service	16

Redactioneel

Na een bijzonder regenachtige winter en dito voorjaar zijn we plots in volle zomer beland. De eerste wedstrijden van het seizoen - Kaiserwedstrijd te Zwartberg en Nationale Kampioenschappen te Saint-Hubert - hebben vele mooie vluchten toegelaten.

Natuurlijk is er ook de mond- en klauwzeer epidemie in Nederland geweest, die voor de meest noordelijk gelegen clubs roet in het eten gegooit heeft. Met de versoepelingen van de vliegbeperkingen op 15 mei is het overlandvliegen ook daar ondertussen weer mogelijk geworden. Jammer genoeg waren de inrichters van de Kempen Cup reeds vroeger verplicht de wedstrijd te verplaatsen naar 30 juni - 1 juli. Hopelijk wordt dat toch ook een mooi weekend!

Dat de Belgische zweefvliegers niet de enigen zijn met luchtruimproblemen,

moet nog maar eens blijken uit het artikel van François van Haaff over transponders in Nederland. En wie de nieuwe luchtvaartkaarten van Frankrijk heeft besteld, zal ook wel merken hoeveel nieuwe zones D (of erger) er bijgekomen zijn! De hedendaagse zweefvlieger moet stilaan een kei worden in precisienavigatie om herhaalde inbreuken te vermijden. Je kan eigenlijk nog moeilijk overland zonder GPS met een geactualiseerde moving map. Gelukkig worden die dingen steeds maar goedkoper...

Profiteer er in ieder geval zoveel mogelijk van! Vele mooie vluchten!

Stéphane

Tussen hemel en aarde

Zomer 1997

Mijn studentikoos bestaan is helemaal over. Verhuis van Leuven centrum naar Diest centrum, op de flank van de Allerheiligenberg met zicht op Schaffen Airport. Nadat ze enkele weken plagend boven mijn huis vliegen, besluit ik dat ik dit ook ooit wil doen... zweefvliegen.

Begin augustus 1999

Saaie stuurgroepvergadering op het werk. Gedachten zweven weg dankzij tropische temperaturen buiten. Eén van de medeslachtoffers aan tafel is MVA. Ons gesprek dat over het werk zou moeten gaan, komt plots bij zweefvliegen. Hij stelt me voor om eens een doopje te doen. Dit moet hij me geen twee keer zeggen: ondanks het warme weer kan hij mij er warm voor maken.

Zondag 5 september 1999

Schitterend weer. Ik loop een beetje verlopen rond op het terras van Zwartberg Airport. Vergeleken met Schaffen vind ik dit een echte luchthaven: asfaltbaan, toren en luchtzak. Ik ben natuurlijk uren te vroeg. We hadden afgesproken dat ik er al van 's morgens bij zou zijn. Dan kon ik het opbouwen meemaken. Psychologisch perfecte zet! Het opbouwen van de Twin had al iets twijfelachtig, maar de Ka-8 spande wel de kroon. Deze leek op de modelzwever die ik op mijn twaalfde gekregen had (jawel met houten vleugels en overtrokken met boterpapier), enkel dat de Ka-8 40 jaar ouder was. Mijn model heeft nooit gevlogen...

Tijdens het opbouwen, had ik als "bleuke" meteen twee fouten gemaakt: broek onder het smeer (ik begreep meteen het gebruik van casual kledij op het vliegveld) en een nonchalante leun op de cockpitkap. Dit laatste heb ik maar welgeteld 1 seconde kunnen doen, want de tot dan toe door mij als eeuwig rustig gecatalogeerde Hartmut schoot uit zijn sloffen. Ik begreep meteen dat die plexitoestanden heilig waren.

Na een checkvlucht van LS2 (1 uur 01) en een andere doop (1 uur 13) was het mijn beurt. MVA was ondertussen al meer dan 3 uur boven. Mijn doopvlucht beloofde dus prachtig te worden. Op 17' was ik reeds terug beneden. Precies of de goden wisten dat ze me moesten sparen... Desondanks heb ik me toch ingeschreven voor de wintercursus.

Winter 1999-2000

Cursus verloopt prima. Zeer interessant. Kan wel geen hoogte krijgen van de humor

van Hartmut (de peetvader van het LOL-systeem), maar besluit toch om na les 3 steeds te lachen. Als voorbeeldige leerling koop ik al zijn boekjes op en begin fanatiek te lezen. Ik probeer het thuisfront ook op het onvermijdelijke voor te bereiden: ik ga vliegen. De kinderen vormden geen probleem, maar vrouwlief had toch haar twijfels. Ik vertelde dat het allemaal veilig is, en dat het rijden met de auto veel gevaarlijker is. Je kent allemaal de bekende smoes: naar het vliegveld rijden is veel gevaarlijker dan het vliegen zelf (we weten allen dat dit vooral afhangt van wie er rijdt in de auto en wat zijn promille alcohol is op dat moment). Ze leek overtuigd, tot het winternummer van Luac's clubblad in de bus viel. Bedankt Luc. Uw openhartig verhaal was zeer interessant en leerrijk, maar voor gevoelige lezers niet zo'n goed idee. Ik kon terug van nul beginnen.

Lente 2000

LOL is on-line. Ik reserveer mijn eerste vliegdagen. Fantastisch systeem trouwens. Ik vind wel dat de eerste die gereserveerd heeft in LOL een prijs verdient. (N.v.d.r.: bij Luac moet je vooraf via Internet een toestel reserveren, zo kom je zeker niet voor niets naar het vliegveld.)

16 april 2000

Mooi weer, met Frank als instructeur. Vooral heel veel bleukes, met wat zenuwen in de knieën. Ik doe slechts 1 vluchtje van 29'. Ik vond het verschrikkelijk. Je hebt in de lucht geen enkele referentie. Je gaat omhoog, omlaag zonder dat je de vluchtheuvel ziet. Die stick reageert nerveus. Geen thermiek,

dus dankzij mijn optimale vliegkunst zijn we snel terug beneden. 9 uur van huis, om 29' in de lucht te zijn. Probeer dat maar eens thuis te verkopen (over het geld zwijgen we maar).

31 april 2000

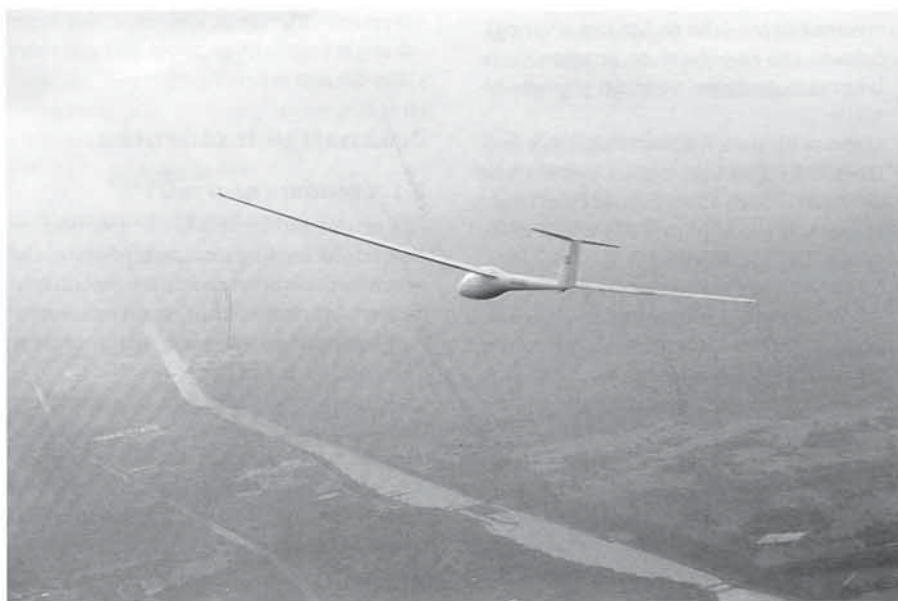
Walter is instructeur. Het is mistig, nevelig, grijs. Geen weer om een hond door te jagen. Walter beslist om toch te gaan. Het is een zeer boeiende voormiddag. Na 3 koffies en een cola, meldt RM2 dat de snelheidsmeter van de Ka-8 vreemd zou doen. Wachtend op actie springen we met zijn allen recht, demonteren in de mist de hele cockpit en vakkundig wordt de knip in de darm hersteld. Tegen 13:00 uur besluit Walter om hier af te ronden. Na een laatste tournee gaan we te leurgesteld naar huis.

7 mei 2000

Hartmut is terug van de partij. De bedoeling is om onze opgelopen schade in te halen en ik doe die dag 3 vluchten. Dat mijn broer een doopvlucht komt doen en ik niet voor mijn jongere broer wil onderdoen heeft hier uiteraard niets mee te maken. Ik maak gecontroleerde bochten als de beste. Mijn 3-suisse garen koordje blijft mooi in het midden hangen. Ik zie het leven helemaal zitten.

17 juni 2000

Ik heb er weer een zonnige dag uit gekozen (krijgt degene die het vaakst een vlucht annuleert ook een prijs?). Bertho is instructeur. Ik heb er zin in. Na enkele minuten in



Bijna thuis - LS1 met Daniël Klijsma boven Albertkanaal (foto Joachim Aerts)

de lucht vind ik de stick toch wel erg glad. Na enkele grondige checks blijkt mijn hand helemaal nat te zijn. Dit is niet normaal. Vermits er geen sprake kan zijn van insijpelend regenwater, moet het zweet zijn. Niet van dat macho zweet van de coca-cola-light-vent, maar zuiver angstzweet. Bertho, ook weer de kalmte zelve, neemt na enkele seconden het stuur terug over en laat me Zwartberg van alle kanten zien. Na 15' heb ik een klein verzoek om mij (zachtjes) terug beneden te zetten. Op de grond krijg ik geleidelijk terug de controle over mezelf en hou ik JB een beetje gezelschap, die weer aan het aanpappen is met het enige vrouwelijk wezen op de luchthaven. Bleek een blond Sabenastewardesje te zijn. Nu begrijp ik waarom hij met zo'n wagen naar het vliegveld komt. Doordat het vrouwelijk vliegend wezen zo goed als uitgestorven is, kan je de zeldzame gevallen enkel vangen door serieus in de kijker te lopen. Bij JB kan het alleen

maar zijn wagen zijn (wat heeft hij anders wat wij niet hebben?).

Op einde van de vliegtag besluit ik toch nog om terug in de Twin te stappen. Ditmaal blijft alles lekker droog en ik ga ervan uit dat mijn angsten voorbij zijn.

3 september 2000

Slecht weer (eens iets anders). Die van Zwartberg (de Limburgse Vleugels) hebben geen zin in vliegen, wel in toog hangen. We hebben er wel zin in, en ondanks de donkere lucht bouwen we als enige ons toestel op. De sympathieke sleeppiloot moet enkel voor ons komen en slepen. Ideaal, geen andere zwevers in de lucht. Kans op botsing nihil. Hartmut is weer de instructeur. Het lot bepaalt dat ik eerst mag (eerst gereserveerd). Na enkele seconden herken ik een bepaald patroon. Daar het weer niet regent

(het scheelde toen wel niet veel), weet ik deze keer sneller hoe laat het is: tijd om terug naar de grond te gaan. Dit maal geen JB met schoonheid denk je? Fout, een ander blondje is in zijn Lotus-truc getrapt, en nu hij een passagierslicentie heeft, doet hij het ook in de lucht.

Terug thuis. Vrouw en familie zijn tevreden. Ze staan meer achter postzegels verzamelen. Ik heb voor mezelf bedenktijd gevraagd. Ik weet niet of ik volgend jaar nog zo'n stukje kan schrijven. Dit is dan toch 1 positief punt aan het hele verhaal. Ik heb ondertussen wel al mijn reservaties voor 2000 geschrapt. We zien wel wat de lente brengt. Ondertussen zwermen die treiteraars van Schaffen weer boven mijn huis...

*Reinoud Reynders,
terug met beide voeten op de grond.
(overgenomen uit Luac Info)*

Ongevallenrapportering 2000

Zoals beloofd in het vorige Ligablad verschijnt hier de accident/incidentrapportering van vorig seizoen.

1. Accidenten

1.1. Een goed beeld vormen van de werkelijkheid

- Tijdens landing van sleepvliegtuig raakt de sleepkabel een voorbijrijdende wagen in zijruit. Chauffeur verliest eventjes controle van zijn voertuig. > De sleepkabel was nieuw en veel langer. Chauffeur licht gekwetst door rondvliegend glas maar zonder verdere gevolgen!
- Vliegveldlanding - te ver doorgebeld o.w.v. andere trafiek - schade aan wiel. > Geen rekening gehouden met zwakke rugwind.
- Zware landing op eigen vliegveld. Twee ervaren piloten (480 en 650 uur ervaring). Schade aan hoofdwiel en spanten. > Te langzaam gevlogen voor de gegeven situatie.
- Uitbraak bij start. Rechtere vleugel valt weg. De piloot (480 uur) ontkoppelt en bolt uit tegen hindernis met schade aan beide vleugels als gevolg. > Ballast? Te korte sleepkabel? Crosswind!!
- Bij een lokale vlucht komt de piloot (320 uur ervaring), in sleep, buiten de lokale kegel. Hij moet buitenlanden met zware schade als gevolg. > Sleeppiloot zette zwever af, met de wind mee. Waarom trok de zwever daar los? Radio?
- Lokale vlucht met Ka7. Bij het uitbollen en het verlaten van de piste raakt linker vleugeltip een obstakel en breekt af (60 cm). Het was een betondeksel dat er altijd gelegen heeft, maar verborgen was door het hoge gras. > Waarom was deksel niet geschilderd in helle kleur?

1.2. Tegenslag

- Een overlandvlucht moet afgebroken worden. Piloot kiest een veld reeds van op 600 meter hoogte. Hij wil een perfecte eerste buitenlanding maken met de LS1. Een gemaaid stroveld van 1 000 meter werd uitgekozen. Bij het uitbollen komt het wiel in een kleine greppel terecht waardoor de staart zwaar op de grond komt en de aandrijfstang van het wiel geplooid wordt. > De greppel was onzichtbaar, verborgen door stroresten.

1.3. Haast en speed...

- Sleper PA 18 moet bruusk stoppen voor naderend verkeer in finale. Het toestel helt over en de schroef raakt de grond. Schroef beschadigd. > Het nastreven van sleeprendement mag de veiligheid niet in gedrang brengen. Een schroef kost veel meer dan die ene minuut.

2. Ernstige incidenten

2.1. Lookout - near miss

- Bij een lesstart bij slechte zichtbaarheid bemerkt de leerling een ander toestel dat recht op hen in stuurt. De instructeur neemt over en wijkt abrupt uit naar rechts en kan het andere toestel net ontwijken. Het andere toestel doet hetzelfde.
- Tijdens lierstart bemerkt de instructeur een ULM die de lierbaan kruist op ongeveer 300 m hoogte. De instructeur ontkoppelt.
- Bij een lesvlucht bij slechte zichtbaarheid bemerkt de leerling een sleepstestel dat recht op hen in duikt. De instructeur neemt over en duikt weg naar links. Het sleepstestel passeert rakelings op een 20-tal meter.

- Een eerste solo op een Astir CS wil landen over een startklaar motorvliegtuig. Wanneer de zwever in "short final" is, vertrekt het motorvliegtuig. Er kan zonder problemen achter het startende toestel geland worden. > Het gras naast de piste was te hoog om daar te landen (normale procedure). De radio werd niet gebruikt.
- Twee toestellen vliegen samen een thermiekbel aan. De LS3 draait door voor de Ka7 die brutaal moet wegduiken. > Inschatten van werkelijke situatie? De relatieve snelheid gaat van nul naar 90 km/h in enkele seconden.
- Gedurende sleep bemerkt de piloot een motorvliegtuig dat recht op hen in bocht. De instructeur ontkoppelt onmiddellijk en kan zeer nipt een botsing vermijden. De piloten van het motorvliegtuig hebben de sleep nooit gezien.
- Een motorzwever maakt een lage en lange finale zonder remkleppen (als training). Een Twin Astir komt op normale hoogte in finale maar heeft de motorzwever niet gezien. Alles loopt goed af.
- Een Pilatus Porter (para-bak) komt in "very high base" en ziet een toestel in zijwindbaan (Twin), maar merkt een Ka8 niet op die ook in zijwindbaan is. De Pilatus laat de Twin landen maar vliegt zijn finale samen met de Ka8, zonder deze gezien te hebben. De drie toestellen hadden zich nochtans aangemeld langs de radio.

2.2. Technische problemen

- Tijdens de positieve controle van de remkleppen van een Ka7 breekt de bedieningshandel van de remkleppen. De breuk is aan het scharnierpunt van de achterste handel en zodanig dat de remkleppen niet

meer kunnen bediend worden van op de voorste zit. > Wat indien het een solo vlucht geweest was?

- Ka7. De remkleppen vliegen open op 10-20 meter boven de grond. Ze waren gecentreerd en gelocked voor de start. Ze worden normaal gesloten en de vlucht verloopt normaal. Na de landing wordt vastgesteld dat de remklepstang verbogen is, zodat de normale lock niet meer werkt. > Oorzaak?
- Tijdens check breekt de achterste hendel van de remkleppen af bij een Twin Astir. Dit zou ernstige problemen kunnen geven tijdens de vlucht. > Alle Twins met die "Zamak"-onderdelen geven problemen!
- Batterij komt los bij de eerste lierstart van de dag. De instructeur koppelt onmiddellijk los. > De batterijbevestiging moest gerepareerd worden.

2.3. Checklist en initiatievluchten

- Cockpitkap vliegt open tijdens een initiatievlucht met Twin Astir. Piloot houdt kap vast tot bij de landing. Dan moet hij de stick loslaten om de remkleppen te openen. Gelukkig blijven die half open staan. Piloot 760 uur ervaring. Checklist? > Kan de kap gedurende vrije vlucht niet gesloten worden?
- Janus C. Initiatievlucht. Remkleppen gaan open in sleep. De sleeppiloot meldde dit langs de radio (+ 180 meter). Checklist?
- Janus C. Initiatievlucht. Cockpitkap is niet gelocked. Dit wordt gezien in sleep; de kap gaat een paar cm open maar wordt door de piloot dicht gehouden. Na loskoppelen op 500 meter sluit piloot de kap. Geen checklist?

2.4. Checklist en preflight

- Tijdens sleep (tot normale sleephoogte) bemerkt piloot een geblokkeerde snelheidsmeter. Piloot land onmiddellijk. > Compensatiebuis was op de plaats van de pitot aangesloten. De beide aansluitingen hebben dezelfde diameter! Preflight? > Dit zal nog gebeuren als er niets aan gedaan wordt.
- De piloot van een LS6 is klaar voor de start. Iemand merkt op dat er 1 remklep niet is aangesloten. > Moeilijke aansluiting bij dit type? Positieve check uitgevoerd?
- Nogmaals gevlogen met staartwiel. Checklist?
- Twin Astir is klaar voor een lierstart met het staartwiel nog steeds aan het toestel.

Preflight en checklist?

- Astir CS. Remkleppen vliegen open bij lierstart. Checklist?

2.5. Als de oogkleppen zich sluiten...

- ASH-25. Twee ervaren piloten maken een normale vlucht. (Passagier-piloot met 1500 uur ervaring en de eigenaar met onbekende ervaring). Ze beginnen een normaal circuit op 250 meter maar met volledig geopende remkleppen. Dit circuit wordt gevolgd door een erg gevaarlijke landing schuin op de piste en eindigt met een grondzwaai een 150-tal meter verder, naast de piste. > Gebrek aan communicatie tussen beide piloten? Was de piloot wel bezig met vliegen?
- Een Janus C (piloten met 420 en 265 uur ervaring) doet een eindaanvlucht, met behulp van de GPS. Al snel vermindert de reservehoogte tot nul maar het vliegveld kan bereikt worden. Gezien de obstakels in de zijwindbaan was de aanvlucht spectaculair. Dit had vermeden kunnen worden door te landen op een van de andere pistes. > De drang om de piste te halen was groter dan het besef voor de gevaarlijke situatie.

2.6. Testvlucht van nieuwe toestellen

- Nagelnieuwe Ventus 2Cm wordt gevlogen door de nieuwe eigenaar. De derde vlucht wordt gedaan met waterballast (50 liter in vleugels en 2 liter in de staart, volledig volgens het handboek). Tijdens het verplaatsen van de flaps van -1 naar -2 komt het toestel in een abnormale overtrek terecht, met heel veel hoogteverlies als gevolg. Het water wordt gelost en een "normale" landing kan uitgevoerd worden. De piloot heeft 1600 uur ervaring. Na de landing wordt een nieuwe "Weight and Balance" gemaakt. Het resultaat toont aan dat het toestel 4,7 kg te zwaar was in de staart, in tegenstrijd met de formulieren van de constructeur. Het onderzoek is nog bezig. > Zwaartepunt lag ver buiten de achterste limiet. Kunnen we de constructeurs nog wel geloven?

2.7. Haast en spoed...

- Een Robin sleeptoezel met ASK21 vertrekt voor een normale lesvlucht. Voor de instructeur (1000 uur ervaring) is het zijn eerste vlucht op de ASK21. Het zweeftoe-

stel komt normaal los van de grond (100 km/h) maar de sleper blijft als het ware aan de grond geplakt en de ganse piste wordt gebruikt. Na radiocontact tussen beide ontkoppelt de zwever, vliegt over de sleper heen en maakt een geslaagde buitenlanding in een weide achter het vliegveld. De sleper kan nog net stoppen voor het einde van de piste. > De motor van het sleeptoezel functioneerde normaal. De rem van de sleper stond nog een beetje op en wellicht is het neuslastig koppel van de remmen groter dan de werking van het hoogteroer. Cockpitcheck voor elke start is een noodzaak.

- Sleeppiloot A (380 uur ervaring) geeft sleeptoezel over aan sleeppiloot B (1200 uur ervaring) met de opmerking dat de rechter tank zo goed als leeg is en de linkse wellicht nog net voldoende brandstof heeft om de resterende 5 starten te doen. Piloot stijgt op met de rechtse tank geselecteerd. Op 50 meter hapert de motor en valt stil. De linker tank wordt geselecteerd en op 30 meter kan de motor terug gestart worden. Dan pas trekt de zwever los en maakt een geslaagde buitenlanding. > Brandstofaanduidingen zijn zelden betrouwbaar bij kleine hoeveelheden. De druk om tijd te winnen is soms hoger dan wat de veiligheid toelaat.

2.8. Relaxing?

- Bij de landing raakt de sleepkabel een prikkeldraad. Het sleeptoezel is uitgerust met een oprolmechanisme. > Wanneer de kabel volledig is uitgerold komen de krachten van de sleepkabel op de sleephaak terecht. Wanneer de sleepkabel niet volledig uit is komen deze krachten terecht op de trommel van het oprolmechanisme. Deze is hier niet op berekend en kan losgerukt worden met enorm moeilijke situaties als gevolg (stuurkabels of stangen)... Uit ervaring blijkt dat dit zeer gevaarlijk kan zijn. Een goede spiegel, of een aanduiding in de cockpit, kunnen gebruikt worden om te weten dat de kabel ingetrokken is.

2.9. Zelfverzekerd

- Een zwever vliegt door een droppingzone. De piloot is er zeker van dat er niet gesprongen wordt op dat vliegveld. Hij is zelf ook para geweest en kent de situatie. Plotseling bevindt hij zich tussen een aantal valschermen die blijkbaar uit het niets opdoken. "Dit kan toch niet..." > Er was

Vacature

Met ingang van januari 2002 zoekt het Ligablad een nieuwe **hoofredacteur/producent**. Na 10 jaar vraagt Stéphane aflossing. Ben je al medewerker, of voel je je aangesproken om ons tijdschrift mee verder uit te bouwen, neem dan contact op met Jan Speetjens, voorzitter, op het nummer 03 231 71 58 (tel/fax) of via e-mail <jan_speetjens@hotmail.com>

geen officiële verandering in de statuu van dat vliegveld. Er was geen notam dat enige wijziging aangaf. Geloof zomaar niet wat je in een bar hoort

3. Incidenten

Als het te dikwijls gebeurt...

Hier een samenvatting van een aantal gelijkaardige incidenten:

- Circuit: 12-tal circuits te laag begonnen. Op een plaats werd er 8 maal een "cowboy"-circuit gevlogen zonder dat er opgetreden werd.
- 10-tal keer gerapporteerd: voertuigen en grasmaaiers hinderen het vliegverkeer. Wat zouden de verzekeringsmaatschappijen doen bij een accident?
- Een 4-tal buitenlandingen door piloten met oefenvergunning.
- Sleutelmetaal voor de montage van het toestel dat vergeten wordt in het toestel (2 maal gerapporteerd).
- Zwevers die te dicht bij de vertrekkende toestellen landen. De vleugels gaan nog al eens over elkaar heen (5 maal).

4. Grondincidenten

Het had anders kunnen aflopen...

- Na de landing van een Ka7 vertrekt een Pilatus (paradrop). De instructeur roept naar de leerling: "Hou de vleugel vast. De

leerling begrijpt het anders en wisselt de vleugel juist op het ogenblik dat de Pilatus er voorbij komt. Beide vleugeltips misten elkaar op een paar cm.

- Begin van brand in pistewagen veroorzaakt door punt van paraplu met batterij. De aansluitpunten van de batterij waren

niet geïsoleerd. Als dat gebeurt in een toestel, weliswaar zonder paraplu, maar toch? - Bij het uitbollen komt er een tak terecht tegen de stabilo van een lestoestel. Schade aan aanvalsboord stabilo. Staat van de piste?

Stan Taeymans

GPS-systeem ontploft: militair verliest vingers

Kluisbergen — Twee Luxemburgse militairen zijn in het Kluisbos in Kluisbergen gewond geraakt toen het Global Positioning System (GPS) van hun Jeep ontplofte. Een van de slachtoffers is er erg aan toe en verloor drie vingers. Ook de andere militair raakte gewond aan de handen.

Het Kluisbos vormt het decor voor een oefening waaraan 800 Belgische en Luxemburgse militairen deelnemen. Bedoeling is legeroperaties te simuleren die in het kader van een NAVO-optreden uitgevoerd moeten worden.

Gisternamiddag liep het fout toen het GPS-systeem van een Luxemburgse Jeep het

liet afweten en ontplofte. Volgens een expert, aangesteld door het Oudenaardse parket, kan een defect aan het navigatietoestel inderdaad gepaard gaan met een ontploffing. Na de explosie ontstond er brand, maar die kon vrij snel bedwongen worden. De twee gewonde militairen werden voor verzorging overgebracht naar het ziekenhuis van Ronse.

R. V. W., Het Volk
09-12-2000

Een op doping positief bevonden zweefvlieger... —

Bij de Europese Zweefvliegkampioenschappen te Lüsse in Duitsland (29 juli tot 12 augustus 2000) werd tijdens een dopingcontrole een deelnemer positief bevonden. In het daaropvolgende rapport concludeerde het aangestelde antidopingpanel het volgende: de piloot en zijn behandelende arts gaven het voorschrijven en het innemen van het medicament met de verboden substantie toe. Het ging hier om de behandeling van een banale aandoening.

Het Bureau van de zweefvliegcommissie van het FAI nam volgende beslissing:

- 1 de betrokken piloot beging een overtreding van de geldende antidopingreglementering van de FAI;
- 2 daar de intentie ontbrak om een voordeel in competitieverband te bekomen en rekening houdend met de coöperatieve houding van de betrokken piloot en zijn arts werd de minimumsanctie welke in die gevallen is voorzien, opgelegd: aan de piloot werd een waarschuwing gegeven en hij werd gediskwalificeerd.

Ook bij ons is een dergelijke antidopingcontrole mogelijk. Het decreet Medisch Verantwoorde Sportbeoefening (MVS) van 27 maart 1991 (Belgisch Staatsblad van 1991-06-11) laat toe dat op initiatief van de

Executieve, de sportfederatie of van het controlecomité van de sportvereniging tijdens of na een sportmanifestatie of georganiseerde voorbereiding dopingcontroles worden uitgevoerd. Onder "sportmanifestatie" wordt door de wet verstaan: elk initiatief tot sportbeoefening met recreatieve, competitieve of demonstratieve doeleinden in georganiseerd verband. Het gaat dus om veel meer dan louter wedstrijden!

Om rechtsgeldig te zijn, moeten de antidopingcontroles worden uitgevoerd door erkende controleartsen en controlelaboratoria. De voorwaarden van deze erkenningen zijn beschreven in het uitvoeringsbesluit (23 oktober 1991, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 10 april '92) van het decreet. Ook de wijze van monsterneming en analyse van de monsters zijn aan vaste regels gebonden.

Het decreet definieert "dopingpraktijk" als volgt:

- a het gebruik van substanties en middelen die door de Executieve verboden zijn en die voor komen op de lijst van verboden substanties en verboden middelen;
- b het gebruik van substanties of de aanwending van middelen met het oog op het kunstmatig opvoeren van het rendement

van de sportbeoefenaar, wanneer hierdoor schade veroorzaakt kan worden aan zijn fysieke of psychische integriteit;

c het gebruik van substanties of het aanwenden van middelen die ertoe strekken dopingpraktijken, zoals bedoeld onder (a) en (b) te verdoezelen.

De lijst van verboden substanties en verboden middelen bevat een 400-tal stoffen en komt neer op een harmonisering met de lijst van het Internationaal Olympisch Comité. Ook de FAI hanteert deze lijst. Globaal kan deze lijst als volgt worden samengevat:

1. Substanties

1.1. Stimulantia

Hieronder staan amfetamines maar ook producten die zeer frequent voorkomen in middeljes tegen verkoudheid (ook neusdruppels) zoals fenylefrine en efedrine. Voor sommige producten geldt een drempelwaarde en maakt men een onderscheid tussen therapeutisch gebruik en doping. De concentratie van coffeïne in de urine mag niet hoger zijn dan 12 microgram per ml.

1.2. Narcotica, waaronder ook cannabis (jointjes)

1.3. Anabole steroïden

1.4. Corticosteroiden

Frequent in zalven tegen eczeem of andere huidziekten en vooral opspoorbaar wanneer ze werden toegepast onder afsluitend verband

1.5. Peptidehormonen en analogen

1.6. Beta-blokkers

1.7. Diuretica

2. Middelen

2.1. Bloeddoping

2.2. Farmacologische, chemische of fysische manipulatie van urineproductie of van urinestalen, die de validiteit of de integriteit van de urinemonsters kunnen wijzigen, zoals probenecid.

De Lijst van Verboden Substanties mag niet



Wachten op de eerste thermiek - wedstrijd Keiheuvel (foto Stijn Jansen)

verward worden met de indeling van geneesmiddelen naargelang deze al of niet compatibel zijn met de veilige uitoefening van de functies van zweefvliegtuigbestuurder. Sommige beta-blokkers en diuretica, verboden op de dopinglijst, zijn daarentegen wél toegelaten op de lijst "annex to medication and flying" van JAR-FCL 3, die de

medische geschiktheidscriteria voor motorpiloten bepaalt.

Besluit:

- dopingcontrole is mogelijk bij elke sportmanifestatie, in de eerste plaats op wedstrijden;
- de verboden substanties zitten vaak in medicatie die tegen banale aandoeningen worden gebruikt;
- onafgezien van de dopinglijst, beïnvloeden nogal wat geneesmiddelen je geschiktheid als zweefvlieger. Bij twijfel raadpleeg je best je (club)arts.

VOOR MEER INFO OVER DOPING
KAN JE OOK TERECHT OP DE
"DOPING LIJN": (078)15 35 45.

Emil Verhulst

Het zweefvliegtuig en de transponder; the beauty and the beast, zou het nog wat worden?

(Dit artikel over transponderperikelen in Nederland verscheen onlangs in Thermiek. Gezien de implicaties voor de clubs in Vlaams-Brabant, Antwerpen en Limburg is een overname in het Ligablad zeker de moeite waard.)

Meermalen is er al wat over deze eventuele verbintenis geschreven. Steeds was het verhaal zo'n beetje hetzelfde. Er is een AIC, er is een voornemen, en dan wordt het stil. Nu is er weer een voornemen. Dat staat in AIC-B 24/00 van 14 december vorig jaar. Maar deze keer verzekeren doorgaans welingelichte kringen bij de NLA mij dat de plannen serieus zijn en de data gehaald zullen worden.

Wanneer u dit artikeltje leest, zal de alge-

mene verplichting tot het voeren van transponders door VFR-verkeer in luchtruim klasse B t/m E al een feit zijn. Zweefvliegtuigen zijn dan nog vrijgesteld, maar in AIC-B 24/00 worden de touwtjes verder aangetrokken. AIC-B 24/00, die over de invoering van mode S handelt, is geen eenvoudig leesvoer. Voor ons zweefvliegers komt het, zeer in het kort, op het volgende neer.

Per 1 januari 2003 moeten ook wij in luchtruim klasse E, niet in G, een transponder voeren, mag een SSR transponder mode A/C zijn of mode S. Vanaf 31 maart 2005 moet het een mode S zijn. Dat wordt een probleem. Want per 1 januari 2003 zal er

bijna zeker geen voor ons geschikte transponder zijn. Misschien per 2005, maar ook dat staat nog niet vast. Er wordt wel aan gewerkt in Europa. In een EUROCAE werkgroep praten industrie, overheid en gebruikers over het ontwerp. Via de European Gliding Union zijn ook wij betrokken.

In de eerdere AIC's werd tenminste nog erkend dat die transponder er wel eens niet "op tijd" zou kunnen zijn. Toen werd overleg met ons zweefvliegers in het vooruitzicht gesteld over wat een geschikte transponder zou moeten zijn, en over vrijstellingen en over stukjes luchtruim waarvoor die vrijstelling dan toch niet zou gelden. Er is tussen de KNVvL en de RLD wel overleg ge-

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

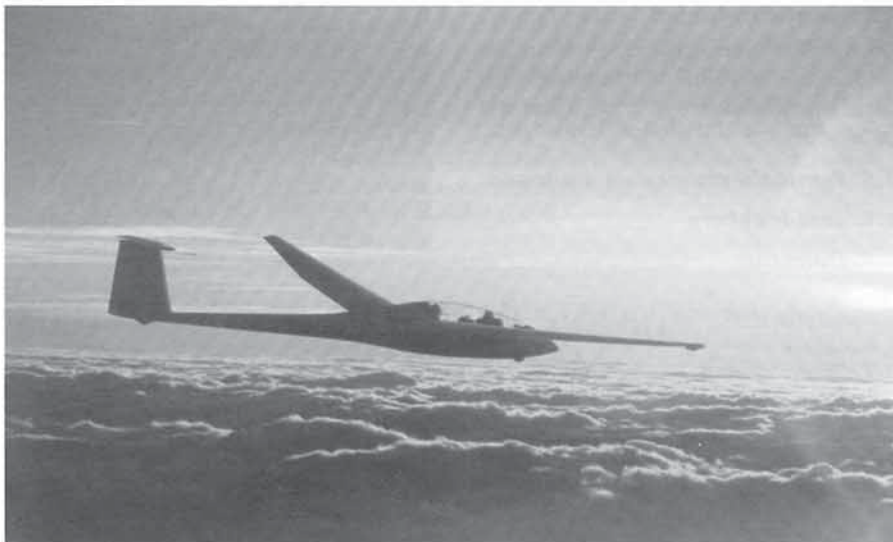
Site : www.jera-aae.com



Member of the Parachute Industry Association

weest, maar dat wordt door de KNVvL zeker niet als afgerond beschouwd. De KNVvL heeft dan ook schriftelijk aangedrongen op voortzetting. De RLD en wij weten dat er redelijkerwijs in 2003 geen geschikte transponder zal zijn voor zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen en ballons. Dat de consequentie daarvan zou zijn dat geen zweefvliegtuig meer boven de 1500 voet mag vliegen, waar ook in Nederland, is absoluut onverteerbaar. Dat draait een complete sport de nek om!

De KNVvL moet nu echt verder praten met de RLD. Er moeten afspraken gemaakt worden over een overgangsregeling. Daarbij moeten we misschien niet meer het verschijnsel transponder voor VFR-verkeer coûte-que-coûte bestrijden. Er is geen zweefvlieger die met zijn hand op zijn hart kan beweren dat het aloude VFR-principe van "see and avoid" in klasse E luchtruim voldoende veiligheid biedt. Tussen zweefvliegtuigen onderling en andere langzame pleziervliegers misschien, maar niet wanneer de snelheidsverschillen honderden kilometers per uur zijn. Zoals tussen een City Hopper die IFR door de wolken komt zakken en de zweefvlieger die toevallig recht voor zijn neus blijkt te cirkelen. Dat kan gebeuren in de Nieuw Milligen TMA's en dat is een potentieel onveilige situatie. Die situatie gaat ons luchtruim kosten en als we dat alleen kunnen behouden met een transponder,



Avondstemming (anonieme foto via Jos van Loon)

dan moeten we dat niet afwijzen.

Dat wil niet zeggen dat zweefvliegtuigen altijd en overal transponders moeten voeren. Het zou absurd zijn om elke Astir met een soliste erin, of elke ASK 21 op een lesvlucht rond het veld te laten "kwaken" [to squawk: radiofraseologie voor het laten antwoorden van een transponder]. Denk ook eens aan de kosten die dat voor de clubs mee zal brengen. En de overlast die dat ongetwijfeld geeft voor de verkeersleiders achter hun ra-

darschermen. Maar het is wel denkbaar dat er gebieden worden vastgesteld waar een transponder echt belangrijk is voor de veiligheid. Die kan je dan zonder transponder vermijden of met transponder er doorheen vliegen, op een overland bijvoorbeeld.

Het zweefvliegtuig en de transponder, misschien wordt het wat, maar dan wel een verstandshuwelijk.

Fransois van Haaff (EGU)

Het hoekje van de boekenvreter

Voor de verandering behandelen we hier twee boeken die voornamelijk tot doel hebben de geïnteresseerde leek voor de zweefvliedsport te winnen.

Robert F. WHELAN, *Cloud Dancing, Your Introduction to Gliding and Motorless Flight*, Rainbow Books, Highland City, Florida, 1995. Paperback, 14 x 21,5 cm, 174 blz., ISBN 1-56825-025-8.

De lezer wordt hier persoonlijk aangesproken en in de cockpit geplaatst voor een kennismakingsvlucht, de eerste lesvluchten, de eerste overlandvluchten... Er is ook wat basisinformatie over records, brevetten, theoretische achtergrondinformatie, geschiedenis van het zweefvliegen, evolutie van de toestellen... Het meest originele deel lijkt wel de presentatie van een aantal voornamelijk Amerikaanse zweefvliegpersonalliteiten: de Schweizer gebroeders, Dick Schreder, George Applebay, en vooral Wil Schuemann. Verder is er een avontuurlijke buitenlanding, een "frequente vragen"-hoofdstuk, een vrij uitgebreid lexicon en een korte bibliografie.

De schrijfstijl is typisch Amerikaans, à la Readers' Digest of National Geographic. Voor mij een beetje "too much", maar voor velen blijkbaar best te pruimen. Maar of je er echt nieuwe leden mee kan ronzen... Daarvoor ontbreekt het duidelijk aan foto's! Geen enkele, behalve de vrij mooie coverfoto van een bochtende ASW-19 of -20.

Claude André VINCENT, *Planer... Mon Rêve!*, Azan Editeur, Mezel, 1999. Paperback, 14,5 x 21 cm, 142 blz., 30 Z/W foto's.

Deze auteur gooit het over een gans andere boeg: hij vertelt zijn eigen ervaringen, de eerste solo, de eerste overlands, een buitenlanding, de brevetvlucht 300 km, een mooie vlucht in de Franse Alpen. Weliswaar minder didactisch, maar m.i. veel actiever geschetst. Je voelt je veel meer meegevoerd door het enthousiasme van de vlieger. Zelfs de ervaren zweefvlieger vindt hier aangenaam leesvoer, hij herkent zijn eigen streven, misstappen, ontgoochelingen en successen.

De foto's helpen om de zweefvliedsfeer tastbaar te maken. Het lexicon is goed doordacht.

Toch is er voor mij ook hier een negatieve noot: de auteur, militair helikoptertechnicus met ruime ervaring (deelname aan de nucleaire proefnemingen in de Stille Oceaan en aan poolexpedities) droomt blijkbaar van een transoceanisch bommenwerper-zweefvliegtuig met een glijhoek van 1/98 bij 500 km/h! Daarmee wordt hij opgesleept tot 15 000 m door een Falcon 50 (sleeplengte 900 km/h) en midden in de Atlantische oceaan gedropt om boven een eiland bij de Afrikaanse kust een atoombom af te werpen. En aan die droom - voor mij eerder een nachtmerrie - besteedt hij niet minder dan 23 blz.! Hopelijk snapt de would-be zweefvlieger goed dat het maar een droom is!

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegtuignieuws

Becker

Becker heeft op de Aero Friedrichshafen voor nieuws gezorgd met de nieuwe compacte mode C transponder ATC 4401. Het toestel meet 6,1 x 6,1 x 20,4 cm en past in een standaard 57 mm uitsparing in het instrumentenbord. Het bestaat in 175 en 250 Watt zendvermogen versies, waarbij deze laatste stand-by 270 mA en bij het zenden 1,3 A verbruikt. De 175 Watt versie zou uiteraard stroomsparend uitvallen. Gewicht 725 g. Het toestel zou eind 2001 verkrijgbaar zijn tegen een prijs beneden de 4 000 DEM.

Bielsko 1

Op 23 maart jl. liep hier de eerste PW-5 wereldklasser van de montageband. De nieuwe constructeur heeft zijn product voorgesteld op de IGC-meeting. De prijs van het afgewerkte toestel ligt duidelijk hoger dan bij PZL-Swidnik, maar daartegenover staan de volautomatische roeraansluitingen en een voorziening voor staartballast (voor-

taan toegelaten ter optimalisering van de zwaartepuntsligging in wereldklassewedstrijden). Bielsko 1 claimt ook een betere afwerking.

CAVOK-10

Nog een nieuwe ultralichte motorzwever! Deze wordt door een Brits-Zwitsers concern (Hatherleigh Consultants Ltd) afgeleid uit de standaardzwever ST-15 Crystal, ontwikkeld en in enkele exemplaren gebouwd door Stralpes Aero (F) in de eerste helft van de jaren '90. De ontwikkeling van de CAVOK-10 startte medio 2000. Er zijn twee versies voorzien: een 11 m met 1/33 en een 15 m met 1/40. Vast landingsgestel, vast ingebouwde vloeistofgekoelde ééncilinder tweetaktmotor met uitzwenkbare schroefarm, remkleppen in de romp (!), flapperons gestuurd door een overbrenging in de romp, zodat de vleugels helemaal geen overbrengingen bevatten. Zij zijn dus buitengewoon licht en kunnen door één persoon gemonteerd worden. Voorzienne prijs:

40 000 EUR in standaarduitvoering. De eerste proefvlucht zou in juni plaatsvinden.

Russia

Het prototype van de "New Russia" motorzwever is tijdens een proefvlucht neergestort, gelukkig zonder zware kwetsuren voor de piloot. Klaarblijkelijk werd de vlieger afgeleid door de tijdens de start openvliegende kap. Het toestel scheurde af van 8 m hoog; het werd totaal vernield.

Streifeneder

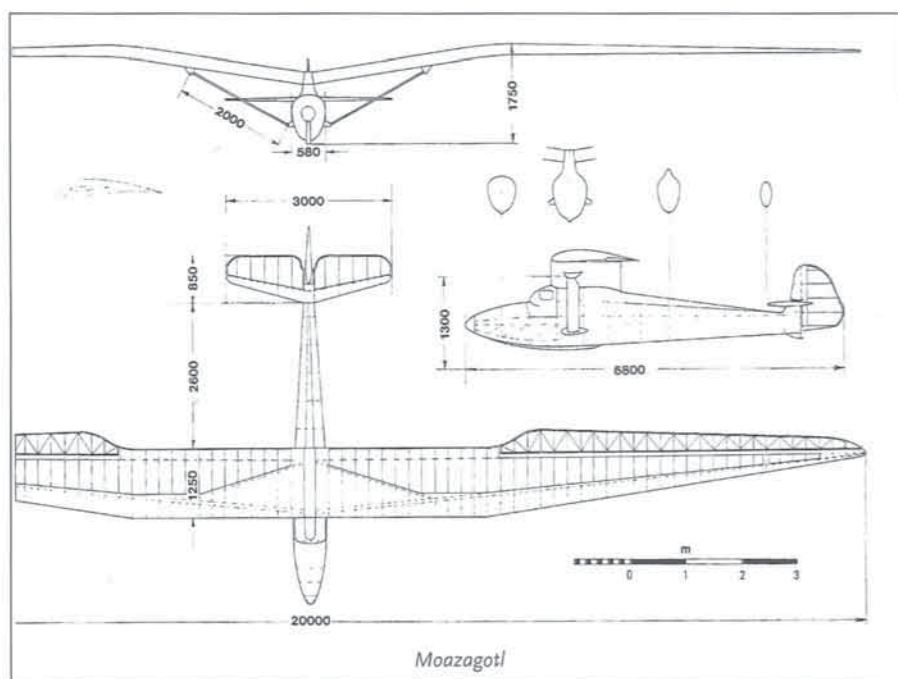
Glasfaser Flugzeug Service, het bedrijf van Hansjorg Streifeneder, werkt opnieuw ijverig aan het prototype van de langverwachte Albatros, een moderne standaardklasser met meeuwenvleugel. Het stabilo is elektrisch verstelbaar, het geveerde hoofd wiel elektrisch intrekbaar. De vleugel is vijfdeelig: geknikt middendeel, linker en rechter vleugelpanelen en vleugeltips met winglets in optie. Er is tevens een ontsnappingssysteem voor de piloot gemonteerd.

Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 8)

In deze aflevering bespreken we enkele zweef-toestellen met de voor een bepaalde periode kenschetsende vleugelbouw, met name de "meeuwendvleugel". Het gaat om de Moazagotl, de Albatros en de Spalinger.

De **Moazagotl** werd gebouwd door Edmund Schneider, die een fabriek had in Grunau, dicht bij het vliegveld van Hirschberg, waar Wolf Hirth zijn zweefvliegschool exploiteerde. Een plaatselijke legende vertelde over een boer, genaamd Motz Gottlieb, die terwijl hij op zijn land aan het werk was, geregeld een bijzondere wolk gadesloeg die vaak gevormd werd aan de lijzijde van het Riesengebergte. In maart 1933 vloog Hirth onder die wolk in een Grunau Baby en hij beschreef achteraf correct wat het golfverschijnsel precies inhield. Zijn nieuwe toestel was gebouwd voor thermische overlandvluchten, maar hij noemde het Moaza Gotl, een verbastering van de naam van de legendarische boer. Op het Rhöntreffen van 1933 maakte het toestel de langste vlucht en het jaar nadien was het toestel het tweede dat een vlucht van 300 km maakte.

Het toestel was groot, met een spanwijdte van 20 meter, maar de Austria (zie Ligablad 84) was met zijn 30 meter nog veel groter. Het meest onderscheidende kenmerk was evenwel de vorm van de vleugel. Deze werd ontworpen door Dr. Wenk die in 1921 ook de vleugel van de Weltensegler (zie Ligablad 80) had getekend. De achterwaartse pijl-



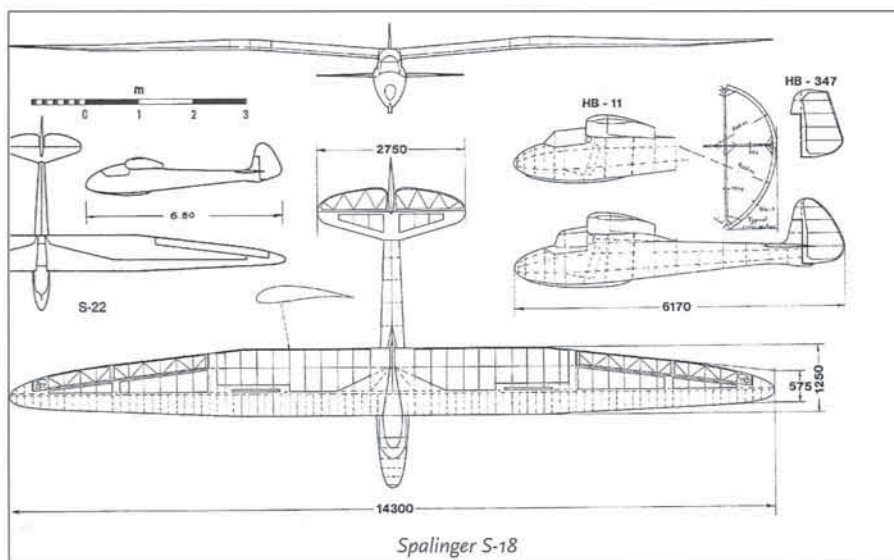
stelling van de buitenste delen van de vleugel en het ver naar voren liggende zwaartepunt zorgden voor een grote stabiliteit rondom de dwarsas. De sterke knik in de meeuwendvleugel, waarbij de buitenste delen vlak lagen of zelfs ietwat afhingen, zou de stabiliteit in de bochten moeten vergroten, mede ondersteund door de vrij grote verwringing (8°) van de vleugeltips. De constructie van zo'n vleugel was heel ingewik-

keld, aangezien de hoofdlijger de meeuwenknik moest volgen en toch vanaf de vleugelwortel tot de tip moest doorlopen. Met een bijkomende diagonale ligger werden de torsiekrachten opgevangen, maar een vleugelsteun bleek toch noodzakelijk. Deze kreeg aan vleugel en romp fijn afgewerkte vormstukken om de weerstand te verminderen. Hirth had zich ook gerealiseerd dat bij overlandvliegen een grotere vleugelbelasting

vaak een pluspunt was, en hij bouwde in de romp een grote watertank met een inhoud van 50 liter in, waarvan de inhoud in vlucht kon worden geloosd. De Moazagotl was het eerste met waterballast uitgeruste toestel in de geschiedenis. De cockpitkap was gemaakt van triplex met vierkante openingen aan beide zijden, en vooraan en bovenaan transparante panelen. Daardoor had de piloot geen helder uitzicht rondom. De vleugel stond op een soort pyloon die bovenop de romp doorliep tot aan de staartvin. Voor de behandeling op de grond en voor de start was er een afwerpbaar wagentje en bij de landing kwam het toestel op een met tennisballen afgeveerde schaats terecht. Het toestel was voorzien van een pendelhoogteroom met een veertrim en het richtingsroer had een aërodynamische compensatie. Op de rompnus zat er een metalen kegel. Op de wereldkampioenschappen van 1937 werd Ludwig Hofmann tweede op de Moazagotl. Het toestel bleef bij Hirth bewaard tot 1945, toen het bij de nadering van de geallieerden in brand werd gestoken om niet in de handen van de vijand te vallen!

Technische kenmerken: spanwijdte 20 m; vleugeloppervlakte 20 m², slankheid 20; vlieggewicht 270 kg (320 kg met ballast); vleugelbelasting 13,5 kg/m² (16 kg/m² met ballast).

De **Albatros** was een van de eerste toestellen die in Amerika werden gebouwd. Het toestel was van de hand van William Bowlus en kreeg de naam Bowlus Super Sailplane. Volgens medeconstructeur Martin Schempp bedroeg het glijgetal 20:1 en de minimumdaalsnelheid 0,60 m/sec. De vleugel was in grote trekken gelijk aan die van de Wien (zie Ligablad 82) en had ook de meeuwenvorm, met een rechthoekig middenstuk en spits toelopende buitendelen. De vleugelsteunen kregen eveneens een vleugelprofiel, bevatten symmetrisch geprofileerde ribben en waren overtrokken met doek. Onderaan



zaten ze bevestigd op de as van het landingswiel. Ook dat wiel was iets origineels, want tot dan toe hadden alle zwevers gewoon een schaats. De cockpitkap was - weer eens naar Duits model - gewoon van triplex met kijkopeningen. Het staartvlak was een pendelroer en het richtingsroer zat op een korte, stompe staartvin. Het werd tegen grondcontact beschermd door een stalen veerblad. Alle beslag was van molybdeen en cadmium, tegen roestvorming. Het toestel was heel gemakkelijk monterbaar (met 3 man in 10 minuten).

Dit was het meest vooruitstrevende toestel in de VSA en Warren Eaton, een stichtend lid van de Soaring Society of America, bestelde een nog verbeterde versie, die de naam Albatros 1 Falcon kreeg. Deze had nog 61 cm meer spanwijdte dan de Super Sailplane, was robuuster gebouwd en kreeg daardoor een grotere vleugelbelasting. Het toestel had ook aan de binnendelen van de vleugel remkleppen aan de vluchtboord, waardoor de stalsnelheid bij landingen kon

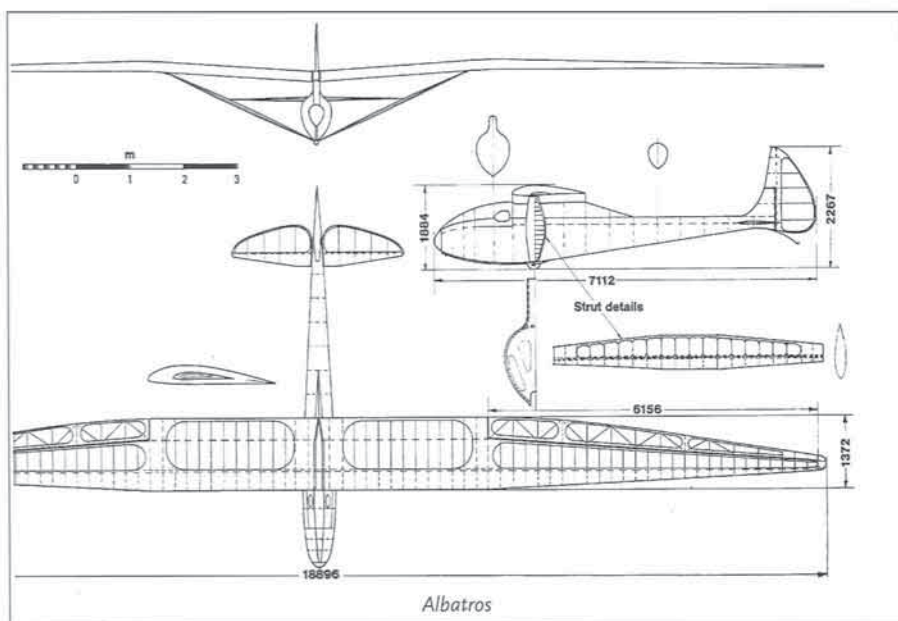
worden verlaagd. Het voor de beplating gebruikte triplex was mahonie, waardoor een luxueus uitzicht werd verkregen (this is America!). De Albatros 1 (Falcon) bevindt zich nu in het Smithsonian Institute en de Albatros 2 (die in 1934 voor Richard du Pont werd gebouwd) bestaat ook nog in het National Soaring Museum in Elmira.

Technische kenmerken: spanwijdte 18,85 m; vleugeloppervlakte 19,1 m², slankheid 18,72; vlieggewicht 226 kg; vleugelbelasting: 11,8 kg/m².

Ook de **Spalinger** behoort tot de toestellen met een meeuwenvleugel. De Zwitser Jacob Spalinger had al vóór 1918 zwevers gebouwd en gevlogen. De meeste waren vrij succesvol en behoorden tot de klasse van de Grunau Baby (zie Ligablad 83). De S-15 had zoals de Baby een doosvormige romp met zeskantige doorsnede en een van steunen voorziene vleugel met spits toelopende uiteinden met een spanwijdte van slechts 14,60 meter. Het toestel werd, naarmate er voor de ervaren piloten betere machines beschikbaar kwamen, vooral voor scholing gebruikt, hoewel het geen goede roleigenschappen had. De S-16 had een spanwijdte van slechts 13,5 meter en de S-17 en S-18 nog minder: 13,3 meter. Spalinger ging dan de S-18 bouwen, met een gestroomlijnde romp en een zelfdragende vleugel. Telkens werd de in de mode zijnde meeuwenvleugel toegepast. De S-18 II kreeg dan weer een grotere spanwijdte, ten bate van de prestaties. De S-18 III kreeg remkleppen en een verfijnde romp met cockpitkap (de vorige versies hadden alleen een windscherm). In 1942 werd in La Montagne Noire met een S-18 III door Eric Nessler een duurrecord gevestigd (38 uur 20 min.) dat niet door de FAI werd gehomologeerd.

Technische kenmerken (S-18 II): spanwijdte 14,30 m; vleugeloppervlakte 14,25 m², slankheid 14,35; leeggewicht 135 kg; vlieggewicht 215 kg; vleugelbelasting 15 kg/m²; glijgetal 20:1; minimumdaalsnelheid: 0,715 m/sec.

Peter Mullaert



Een duik in het verleden (deel 3)

"Opfer müssen gebracht werden..."
(Otto Lilienthal)

Na de eerste prille studies, experimenten en onhandige pogingen (deel 1: Da Vinci, Sir Cayley, Le Bris, Mouillard), vorderden later zowel de theoretische kennis als de vluchten, of beter de "sprongen" (deel 2: Pénaud, Montgomery en Maloney), en komen thans in deel 3 de eerste pionniers ten tonele die echt de vliegtechniek onder de knie kregen: Lilienthal en zijn Engelse volgeling Pilcher. Beiden kwamen echter tot een tragisch einde; kort voordat Otto Lilienthal aan zijn verwondingen overleed, kon hij nog fluisteren: "Opfer müssen gebracht werden..."

1848 - 1896

De ingenieur en zijn broer: Otto en Gustav LILIENTHAL

Want inderdaad, zij ook waren met twee! De gebroeders koesterden van jongsaf aan dezelfde vliegdromen en werkten intensief samen. Na ingenieursstudies werkte Otto in Berlijn in een fabriek die werktuigen produceerde. In 1886 installeerde hij samen met Gustav in Lichterfelde een laboratorium, waar zij grondige basisstudies ver-



richtten over de aerodynamica, bekroond in 1889 met het luchtvaart-referentiewerk van de 19de eeuw: "Over de vlucht van de vogels als basis van de luchtvaart", een werk waar naast baan-

brekende pure basiswetenschap (bijv. de relatie tussen de invalshoek en de lift - m.a.w. de eerste vleugelpolaire) verrassend ook poëtische beschouwingen te lezen waren. Een voorsmaak van de hedendaagse uitspraak "If aviation was an art, soaring would be its poetry".



Twee jaar later was hun eerste toestel klaar: een toestel van 20 kg, draagbaar zoals al hun volgende toestellen het ook zouden zijn, met een lichte skeletstructuur in teenwilg over-

spannen met stof. Otto was de piloot. Hij ging zeer progressief te werk en leerde zijn toestel dragend eerst stappen, dan lopen, in sterkere wind, eerst horizontaal en nadien

van op stilaan toenemende hellingen. Hij leerde aldus zijn zweefstoel hanteren en voelen reageren in de windstoten, om dan korte sprongen uit te voeren, die geleidelijk glijvluchten werden. Kenschetsend voor zijn rigoureuze en voorzichtige ingesteldheid was dat hij speciale kleding en schoenen droeg als bescherming tegen kwetsuren en



verstuikingen. Gaandeweg le- rend perfectio- neerde Otto zijn vliegkunst, en bouwden de twee broers in 1892 een nieuw toestel, waarbij de nerven radi- air gericht wa- ren zodat de vleugels probleemloos kon-

den geplooid worden, wat het transport flink vereenvoudigde.

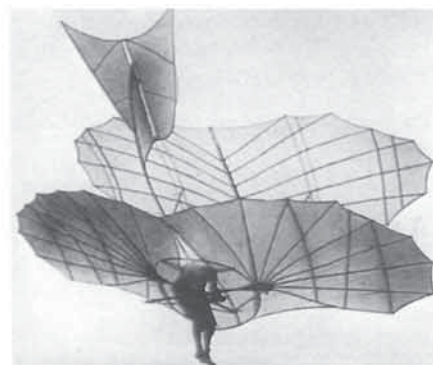
De talrijke en methodische vluchten wierpen vruchten af. Otto nam steeds hogere start- plaatsen, en de glijvluchten verlengden tot afstanden van 200 m. Hij beheerste zijn vliegkunst perfect, en slaagde er zelfs in, vanaf anno 1893, na de start in de hel- lingstijgwind eerst hoogte te winnen, wat zijn vliegafstand nog deed toenemen. Boeiend voor ons zijn de talrijke foto's die van deze vluchten werden gemaakt o.a. door een me- teoroloog (de heer Kassner), wat illustreerde dat de Lilienthal-broeders zich wisten te laten bijstaan door personen met adequate kennis.

In 1894 liet Otto dicht bij zijn woning een kunstmatige heuvel bouwen, vanwaar hij kon starten in alle richtingen, zodat hij bij gelijk welke windrichting kon vliegen. Ook elders en verder (160 km ten NO van Berlijn) bleef hij vliegen, en realiseerde zo vluchten van 400 m. Alhoewel de ballonvaarders van die tijd deze vluchten als "proefnemingen met valschermen zonder veel betekenis" bestempelden, begon de pers toch op te dui- ken, en kwam hoofdzakelijk de piloot Otto zo in het nieuws. Vermoedelijk ligt hier de uitleg waarom heden zijn broer Gustav wat op de historische achtergrond is gesukkeld.



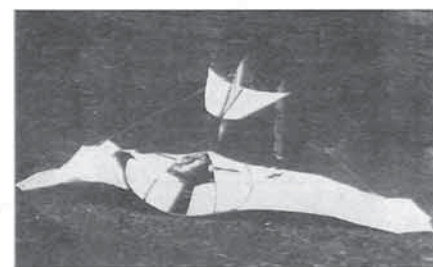
In 1895 verbeterde Otto de besturing van zijn zwever; voorheen stuurde hij uitsluitend met verschuiving van het zwaartepunt door verplaatsing van zijn lichaam. Hij vervol- maakte dit door een systeem waarmee hij via een aan zichzelf bevestigd harnas een hoogteroer bediende.

In een poging om meer lift te krijgen bij ge- ringere vliegsnelheid liet Otto Lilienthal een tweedekker bouwen. Alhoewel dit toestel



ook perfect vloog, werd dit hem toch nood- lottig. Het toestel was door zijn hoge struc- tuur wat minder stabiel en reageerde meer in de windturbulenties. Op zondag 9 au- gustus 1896 verongelukte Otto fataal. De ge- tuigenis van zijn mecaniciën, enige aanwe- zige bij het ongeval, werd aldus gerapporteerd door de heer Eulitz (construc- teur van het toestel):

"De man (= de ooggetuige - nvdr..) zag hem eerst na de start naar beneden zweven tot bijna aan de voet van de heuvel. Plots echter kwam er een windstoot die hem vatte en terug hoger deed stijgen. Daar bleef hij even stil- hangen. Gezien dit nog af en toe gebeurde, ver- ontrustte dit de getuige niet danig, maar toen zag hij dat Otto bij het neerwaarts brengen van zijn aanvalsboord niet het gewenst resultaat be- reikte. Verontrust snelde hij toe en zag hoe de piloot vrijwel onbeweeglijk in de lucht hing. Plots dook het toestel vooruit. Otto Lilienthal viel met grote kracht hoofd vooruit, rolde en paar maal over de grond, en bleef toen bewe- gingloos liggen. De mecaniciën vond het toe- stel gebroken, en Lilienthal werd in kritieke toe- stand naar het nabijliggend dorp gebracht, waar hij twee uur later terug bij bewustzijn kwam. Hij sprak er reeds over om zijn experi- menten te hervatten. Toch lagen zijn vier le- dematen verlamd. Hij verloor echter terug het



bewustzijn en stierf nog dezelfde nacht." Naar alle evidentie had hij een fractuur opgelopen van een nektervel.

Alhoewel zij met projecten liepen om een motor op hun toestel te monteren, behoorden Otto en zijn broer Gustav toch tot de grote grondleggers van het pure zweefvliegen. Hun invloed op het verdere verloop van de luchtvaart was primordiaal. Een jonge Engelsman, Pilcher, kwam hen tweemaal gefascineerd bezoeken; ook de Amerikanen Chanute en Wright bouwden verder van op de schouders van Lilienthal (Cf. infra).

Na meer dan 2000 zweefvluchten waren de laatste woorden van Otto Lilienthal: "Opfer müssen gebracht werden..."

De gebroeders Lilienthal: denkers én "doenders".

Aan de antipoden, de Australiër: Lawrence HARGRAVE

Biografische gegevens over deze vorser zijn schaars. Hij werd geboren in Engeland, maar week uit naar Australië. Wij vermelden hem hier vooral omdat hij in de jaren 1890-1894 (dus simultaan met Lilienthal, maar vermoedelijk zonder van zijn vluchten kennis te hebben) intensieve experimenten uitvoerde met vliegers. Deze "kites" hadden een cellulaire/kubusvormige morfologie. Hij mat de invloed van de wind op deze vliegers in functie van hun grootte en incidentie met behulp van veren en weegschalen. Hij slaagde er zelfs in zich te laten opheffen door vier van deze vliegers. Wel niet helemaal een première, omdat ondertussen vaststaat dat in de middeleeuwen de Chinezen dit heel vermoedelijk reeds deden...



De vierkante cellulaire design van zijn kites heeft tevens een beslissende invloed gehad op de vormgeving van een hele generatie zwevers en vliegtuigen, te beginnen met Chanute, en later Ferber, Santos-Dumont, Voisin, enz.

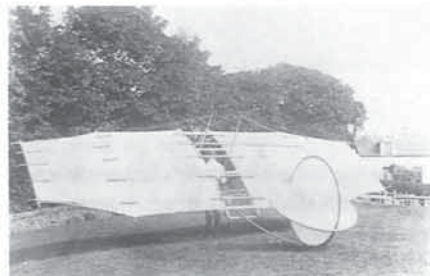
1869 -1899 De Engelse leerling van de Lilienthals: Percy-Sinclair PILCHER

We vermeldden reeds dat de gebroeders Lilienthal to tweemaal toe het bezoek kre-



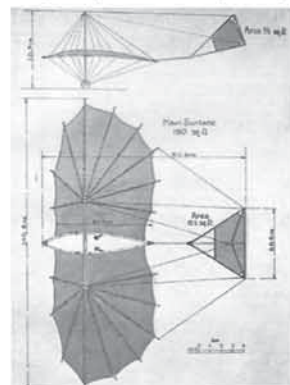
gen van een zeer geïnteresseerde Engelsman: Percy PILCHER. Deze Schot had een leeropdracht in Scheepsbouw en Marine Architectuur aan de universiteit van Glasgow. Ongeveer simultaan met hen had deze ook voorbereidende experimenten uitgevoerd; pas echter rond 1891 nam hij kennis van de publicaties van zijn Duitse collega's.

Het eerste zweeftoestel van Pilcher, dat hij bouwde gedurende de winter 1892-93, was geïnspireerd door gepubliceerde foto's van het toestel van de Lilienthals. Hij noemde



het "Bat", hierbij refererend naar de evidente gelijkenis met de vleermuis-vleugels. De resultaten waren echter ontgoochelend, omdat de V-stelling van de vleugels te uitgesproken was en omdat er geen horizontaal staartvlak was. Twee latere toestellen ("Beetle" en "Gull") waren te zwaar en weinig hanteerbaar.

In 1895 bracht Pilcher een eerste bezoek aan de Lilienthals, die in deze Engelse jongeman snel een gesprekspartner vonden die goed op de hoogte was. Ze lieten hem zelfs enkele vluchten uitvoeren op hun toestel. Terug in Engeland bracht Pilcher de opgedane kennis om in de praktijk, en modificeerde zijn "Bat". Deze maal slaagde hij er wel in glijvluchten uit te voeren van 60 m. Hij verliet de startmethode van Lilienthal (sprong vanuit een hoogte) om over te gaan tot een lancering door tractie op een koord door een helper, systeem dat hij later perfectioneerde



met trommels en katten; en ziedaar de geboorte van de lierst-art.

In 1896 bouwde hij de "Hawk" in bamboe, stof en piano-sna-



ren, demonteerbaar, met een landingsgestel met vering en wieljes, die hij bestuurde met verplaatsing van zijn lichaam, Lilienthal-stijl. Het is op dit toestel dat hij tot in 1899 zijn grootste aantal gelukke vluchten maakte, met afstanden tot 250 m.

In 1896 bracht hij een tweede bezoek aan Otto Lilienthal, en kreeg daar de gelegenheid met diens tweedekker te vliegen. Over deze vluchten schreef hij:

"Er stond een lichte bries, en dankzij de ervaring die ik met mijn eigen toestel had opgedaan, ondervond ik geen moeite om deze zwever te besturen. Ik was echter zeer bang van deze gesuperponeerde vleugels, zeer hoog boven het toestel, dat hierdoor vrij gevaarlijk was, vooral bij rukwinden."

Enkele weken later verongelukte Otto Lilienthal dodelijk, precies door een rukwind...

Hij voelde aan dat, om stijwinden te vinden, het noodzakelijk was om hoger te geraken dan zijn lierstart het toeliet. Hij ving daarom de studie aan van een kleine benzinemotor van 4 pk. Hieraan besteedde hij een groot deel van zijn energie gedurende de jaren 1898 en 1899. Deze motorzwever zag echter nooit het licht. Hij onderhield ondertussen contacten met vlieger-specialist Hargrave, en vatte de bouw aan van een driedekker-zweeftoestel, volgens de ideeën van de Australiër; ook dit project kwam nooit tot voltooiing.

Ondanks barslecht weer (regen en rukwinden) voerde hij op 30 september 1899 op zijn Hawk een aantal demonstratievluchten uit voor een groep bezoekers die van tamelijk ver gekomen waren. Verschillende vluchten verliepen perfect, tot tijdens een ultieme lierstart een bevestigingskabel in de staart het begaf. De staart brak af, Pilcher stortte neer, en stierf twee dagen later aan zijn verwondingen. Hij was amper 30 jaar.

Leerling, maar toch tevens creatieve innovator.

☛ (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)

Fotowedstrijd

Naar jaarlijkse gewoonte organiseert de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs opnieuw een fotowedstrijd rond het thema zweefvliegen. Het reglement verschijnt in het volgende Ligablad.

Voorlopig kunnen jullie reeds met het volgende rekening houden:

- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn of eerder hebben deelgenomen aan de fotowedstrijd van de Liga;
- de inzendingen moeten van groot formaat zijn: minstens 18 x 24 cm. (gelieve van dia's of digitale foto's een afdruk te maken op dit formaat).

Zowel zwart-wit als kleurenfoto's zijn toegelaten.



Trouwe copiloot - 3de prijs fotowedstrijd 2000
(foto Stéphane Vander Veken)

Sleepstarts: drie onvoldoende bekende gevaren

Slepen is doorgaans een veilige manier om zweefvliegtuigen omhoog te helpen. Toch zijn er drie zaken waarvoor we wat extra aandacht willen vragen.

Wanneer het zweefvliegtuig ver links of rechts ten opzichte van de sleepkist uitwijkt, zal de sleepvlieger trachten koers te houden door veel voeten te geven. Daarbij kan dan de situatie ontstaan dat het kielvlak van de sleepkist overtrekt (in het verticale vlak dus!). De sleepkist giert daardoor plotseling sterk; als gevolg van het neveneffect "rollen" kan de kist dan zelfs op z'n rug gaan! Dit kan overigens ook gebeuren tijdens een start met sterke zijwind. Ga dus niet te ver opzij; als de zaak toch teveel uit de hand loopt, ontkoppelen!

Als door turbulentie, onoplettendheid of welke oorzaak dan ook het zweefvliegtuig ten opzichte van de sleepkist te hoog komt, kan al snel een onbeheersbare situatie ontstaan. Het zweefvliegtuig kan dan sterk versnellend omhoog geslingerd worden. Bij proeven met een relatief korte sleepkabel (30 meter) werden hoeksnelheden van 33° per seconde gemeten, dat wil zeggen dat een zweefvliegtuig dan in 3 (!) seconden

boven de sleepkist terechtkomt en die vervolgens verticaal trekt. Het zal duidelijk zijn dat bij de meeste zweefkisten bovenin de zwaai het hoogteroer niet meer in staat is dit zogenaamde slingshoteffect tegen

te gaan. Vooral op geringe hoogte wordt zo de sleepvlieger in grote problemen gebracht. Bliksemsnel ontkoppelen is hier de enige reddingsmethode - misschien bezwijkt het breukstuk eerst. Met toenemende



DG-300 in sleep tijdens Kiewit-Cup 2000 (foto Johan Detaille)

lengte van de sleepkabel wordt het risico geringer - 50 meter is al veel beter! Dit slingshoteffect kan ook ingeleid worden wanneer de sleep door afwisselend sterk stijgen en dalen gaat. Als de sleepkist in dalen terecht komt en de zweefvlieger tracht hem te volgen en net in het dalen arriveert als de sleepkist alweer omhoog gaat, kan er al heel snel een ongewenste situatie ontstaan: de zweefvlieger probeert dan vanuit zijn lage positie mee te klimmen, komt vervolgens in het stijgen terecht en kan dan naar boven doorschieten.

Als de haak waaraan gesleept wordt geen neushaak is, met andere woorden: als het aangrijpingspunt van de sleepkracht ten opzichte van het zwaartepunt laag ligt en dat zwaartepunt ook nog eens omhoog gebracht is door waterballast in de vleugels, kan de zweefvlieger in moeilijkheden gebracht worden als de sleepkist fel accelereert of steil wegklimt of wanneer - bijvoorbeeld door turbulentie - een ruk aan de sleepkabel gegeven wordt. Het zweefvliegtuig kan dan in een staartlastige positie gebracht worden, waarbij het hoog-

teroer de normale toestand niet meer kan herstellen: de stabilo/hogteroercombinatie is dan overtrokken geraakt. Het is niet onmogelijk dat daarbij zelfs een zogenaamde "deep stall" optreedt.

Bruno Zijp
Website Friese Aëroclub

Wedstrijdnieuws

Belgische kampioenschappen Standaard- en Renklasse

13 vliegers in de Standaardklasse en 15 in de Renklasse hebben in de periode van 19 t/m 26 mei hun krachten en kunde gemeten te Saint-Hubert. Er kwamen zes geldige vliegdagen uit de bus, waarbij een totaal van 42 000 km overland werd gevlogen. Eén dag leverde geen geldige proef (de beste lag na 70 km buiten), en de slotdag werd gecancelled. Traditiegetrouw kwam er een weersverbetering kort na de annulatie van de proef, hetgeen bij een aantal piloten natuurlijk een reactie teweegbracht van "Zie je wel dat er nog een proef in zat!" Toch kan men moeilijk betwisten dat het een pracht van een vliegweek was.

Het kampioenschap werd spijtig genoeg overschaduwd door een ernstig ongeval, waarbij LS8-vlieger René Philippe Dawant zwaar gekwetst werd toen zijn toestel, in de laatste bocht voor een buitenlanding op een nochtans zeer groot veld, in tolvlucht te recht kwam en zich bijna verticaal in de grond boorde. Een jammer genoeg klassiek ongeval dat ons allen nog eens moet herinneren dat iedereen, ongeacht zijn ervaring en vertrouwdheid met zijn toestel, de basisregels van snelheid houden en zuiver vliegen moet respecteren. Een tijdige veldkeuze en beslissing tot landen is daarbij onontbeerlijk.

Eindresultaten:

Standaardklasse (theoretisch maximum: 5765 ptn.)

01	Jeanmotte Yves	LS8	5550
02	Jaime José	LS8	5450
03	Brialmont Olivier	Discus 2B	5413
04	De Wachter Emile	LS8	5056
05	Corneille Olivier	LS7 WL	4921
06	Natowitz Larry	Discus CS	3953
07	Van Dingenen Paul	Discus BT	3942
08	Delvaux Bernard	Discus CS	3207
09	Art Joseph	Discus B	2818
10	Moulin Stéphane	Discus	2405
11	Ruymen Marc	Discus 2B	2394
12	Renard Pierre	ASW-24	1724
13	Dawant René Philippe	LS8	300

Renklasse (theoretisch maximum: 5916 ptn.)

01	Stouffs Patrick	LS6 B	5684
02	Leduc Jean Philippe	ASW 27	5451
03	Colson Jean-Luc	ASW 20	5397
04	Litt Manu	Ventus 2	5327
05	Dresse Louis	LS6	5267
06	Bouillon Marc	Ventus A	4656
07	Van de Steene Michel	ASW 27	4573
08	D'Ursel Etienne	LS6	4277
09	Lemineur Thierry	DG-600M	4244
10	Hassens Pascal	DG-600	3412
11	Pozzi Georges	ASW 20	3165
12	Hayen Dominique	Speed Astir	2664
13	Voortman Dominique	Ventus 2B	2098
14	Hanssens Nicolas	LS3	1617
15	Van nuffelen Yves	Mosquito	1458

Kaiserwedstrijd Zwartberg 12 en 13 mei 2001

Verslag van Eddy De Coninck, KAC:

Hoewel ik vorig jaar verstek had laten gaan, wou ik dit jaar toch weer naar de Kaiserwedstrijd te Zwartberg. En dit niet alleen om de unieke en dure eerste prijs - een Volkslogger - maar vooral om er te gaan genieten van de goedmoedige en luchtige sfeer in het mooie Limburg, gezegend met de hoogste wolkenbasissen van ons Vlaamse land.

Het liep echter niet van een leien dakje om met de Ka6 die ik van de club in bruikleen had tijdig in Zwartberg te geraken.

Maar al die moeite werd beloond door een grandioze dag met een goede meteo en een superhoge wolkenbasis. Een goede inschatting van de thermieksterkte en hoogte liet de wedstrijdleiding beslissen tot een grote proef: 207 km in Gesloten Omloop. Keerpunten waren Zwartberg - Weelde Kerk - Maaseik Kerk - Sint Truiden Kerk - Zwartberg. Voor houten toestellen gaande van Ka8 over Ka7 tot Ka6, kon dit al tellen.

De eerste sleep van de 18 opgestelde deelnemers ging van grond om 12.30 uur en toen ik aan de beurt was, ging het vanuit de sleep onmiddellijk tot tegen de basis: 1 300 m. Maar het was nog vroeg, later zou het pla-

fond stijgen tot 1 800 m. Het geluk was aan onze kant. Alleen het zuiden van de Vlaamse regio en de Ardennen waren in het begin van de namiddag met cumulus voorzien.

Het eerste been verliep zonder problemen. De sterke NO-wind remde hier toch wat af zodat de snelheid 53,9 km/uur bedroeg. Echter niet voor iedereen verliep het zo positief. Een deelnemer brak het record van kortste afstand door te gaan landen langs de weg naar Meeuwen, zo'n 6 km ver.

Het been van Weelde naar Maaseik verliep echter vanaf Lommel volledig in het blauw, zodat het daar heel wat langzamer vorderde en het zoeken naar zwakkere thermiek zeer belangrijk werd om niet uit de wedstrijd te vallen. Later bleek dat hier heel wat piloten afgebroken hadden omdat ze het blauw liever niet trotseerden. Toch was het achteraf beschouwd niet zo erg.

We kwamen steeds wat lager en Maaseik werd op een reeds ongezellige hoogte gerond met weinig hoop op goede perspectieven. Dus maar doorgaan en dat is natuurlijk goed voor de snelheid. Maar zoiets kan niet blijven duren. Even beneden de 800 m grens - bij een basis van 1800 m reeds te laag - moest een sterke bel aangevlogen worden om niet aan snelheid in te moeten boeten en eindelijk gebeurde dit ook. Eventjes dacht ik gered te zijn maar een hoogtewinst van 50 m was alles wat gerealiseerd werd. Door veelvuldig verleggen was ik de bel kwijtgeraakt. Dan maar verder op koers gezocht met echt succes deze keer. Nu ging het weer tot boven. Daarna in bijna 1 lange glijvlucht langs blauwe straten tot Sint Truiden met een hoge snelheid op het been door de rugwind en het vele rechtuit vliegen: 74 km/h.

Maar nu kwam het moeilijkste stuk: terug naar Zwartberg tegen de wind in en met het laatste stuk over onlandbaar gebied. Finesse op 20 gerekend en maar rekenen zoals in de goede oude tijd. Het hoogteverloop bleek goed te kloppen met de afgelegde

afstand, en zo finesse bleek op het eind te pessimistisch te zijn geweest want ik overschreed de lijn op 250 m hoogte die ik er niet afgewerkt had gekregen in de laatste kilometers. Een mooie vlucht, een mooie proef: ik was de weergoden en de wedstrijdleiding dankbaar voor deze mooie dag.

Later bleek dat slechts 1/3 van de piloten de proef gerond hadden, 1/3 had voortijdig afgebroken en nog een derde was buitengeland, waarvan enkelen in het zicht van de eindmeet. Inderdaad, een moeilijk deel waarbij velen moesten draaien op lage hoogte om niet te moeten landen in het zicht van de finish. Dagwinnaar was Patrick Govers van Aëroclub Keiheuvel met Ka7. Een lekkere BBQ sloot deze eerste dag op een gepaste manier af.

Na een nachtje slapen in een hotel in Opglabbeek keerden mijn vrouwtje en ik terug naar het vliegveld. Het was weerom een zonovergoten dag die er nog beter uitzag dan de vorige. Alleen waren er wat meldingen geweest van een dageinde met CB's en onweer, maar dat zouden we nog wel zien. Tijdens de briefing werden we voorzien van verse T-shirts met een mooie opdruk van de Kaiserwedstrijd 2001. Zo, fris en gewassen, we konden er weer tegen.

Om iedereen genoeg tijd te gunnen op het eind van de dag, zowel de piloten als de wedstrijdleiding, werd geopteerd voor een kleinere proef dan de dag voordien, hoewel???

Een dubbele driehoek van 160 km in totaal. Het ging van Zwartberg naar Dessel Kanalensplitsing over Bree Kerk naar Zwartberg, en zo nog een tweede maal.

Nu stond ik echter op de tweede lijn om te starten. Vermits de roltijd tevens de starttijd was kon in de lucht niet gewacht worden om te starten omdat dit onherroepelijk tijdverlies zou meebrengen. Ik had onmiddellijk een goede bel die al tot 1800 m doorging. Dus vertrekken maar. Boven Zwartberg, en zo tot Hasselt en in het noorden tot Leopoldsburg, hingen de enige cumulusen. Twijfel besloep mijn hart, want ik vreesde vast te gaan lopen tegen het blauw dat, zo vermoedde ik op dit vroege uur - 13.00 uur - nog niet actief was. Dus maar op pad gegaan om te kijken of mijn vrees gegrond was. Bij Leopoldsburg aangekomen nam ik de laatste cumulus en die gaf niet echt veel. Verder niets meer dan blauw...

Na een tijdje afwachten koos ik eieren voor mijn geld en vloog terug om te gaan landen. Met een riante hoogte van 1500 m stooft ik terug naar Zwartberg om er te gaan lan-

den. Ik was net op tijd om als laatste een nieuwe start te nemen. Als mijn gok goed was geweest, zou ik nu het hele traject in cumulus kunnen vliegen en minder tijd verliezen in het blauw, of erger nog er misschien in doorzakken en moeten buitenlanden. Alles leek erop dat ik het bij het juiste eind had gehad. De start liep gesmeerd, een goede bel naar de basis die inmiddels reeds geklommen was tot 2000 m. Mooie cumulusen, sterke thermiek en dit alleen in het gebied waarin de proef was uitgezet, het kon niet mooier. Alsof dit weer voor ons besteld was.

Buiten wat varioperikelen, die ik tijdens de vlucht kon oplossen, was dit een dag om niet te missen. Met een behoorlijke snelheid over de gehele proef van 63 km/h, met 83 km/h op het eerste been van de tweede driehoek, beslist een succesrijke dag. Mijn beslissing om terug te keren had me geen windeieren gelegd. Eind goed al goed. Iedereen kwam rond zodat alle piloten blij en goedgeluimd hun vlucht van de voorbije dag aan elkaar uit de doeken konden doen. Dit smaakt naar nog.

Bij de prijsuitreiking werd het zeer spannend toen Patrick Govers van Keiheuvel als allerlaatste afgeroepen werd omdat hij als winnaar uit de bus kwam. De Volkslogger

AVI BENELUX

Bert de Wijs
Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau

tel. 013-507.9601
fax 013-507.8787
email: avi@baarle.org

Benelux vertegenwoordiger van


winter
instrumenten

voor motorvliegtuigen, zweefvliegtuigen,
UL-vliegtuigen, ballonvaart

met o.a. hoogtemeters, snelheidsmeters,
variometers en accessoires hiervoor



topmerk van de hoogste kwaliteit

AVI BENELUX

Bert de Wijs
Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau

tel. 013-507.9601
fax 013-507.8787
email: avi@baarle.org

LX160



- de betaalbare final glide computer, ook voor clubtoestellen.
- te koppelen aan Garmin, LX-20, Colibri e.a.
- digitale LCD met vario, sollfahrt, polaire, enz.
- berekent ook kms naar huis zonder GPS
- Win pilot interface

werd uitgereikt aan een verdiende winnaar op Ka7. Proficiat Patrick!

Zwartberg, bedankt voor deze 2 mooie dagen en tot volgend jaar; het toestel is al aangevraagd!

De website van de Kaiserwedstrijd vinden jullie onder:

<http://www.kaiser-wedstrijd.com>



Winnaars Kaiserwedstrijd

Eindresultaat Kaiserwedstrijd 2001

Piloot	Club	Type	Dag 1	Dag 2	Totaal
1 Govers Patrick	ACK	Ka7	1	2	2 111
2 De Konick Eddy	KAC	Ka6cr	4	1	2 095
3 Stockmans Theo	KVDW	Ka7	2	4	2 076
4 Kimpe Manu	ACK	Ka6e	5	3	2 002
5 Knevels Luc	LV	Ka8	3	8	1 978
6 Koevoet Marcel	ZCR	Ka13	6	5	1 956
7 VDBerg Rutger	ZCR	Ka8	7	12	1 709
8 De Krock Bart	DAC	Ka6e	11	7	1 697
9 Van Eyken Bert	DAC	Ka8	10	9	1 659
10 Pelzers Marcel	ELZC	Ka2b	9	10	1 646
11 Dijkstra Sven	ELZC	Ka7	8	15	1 515
12 Van Gaal Jean	LV	Ka13	12	11	1 481
13 Paredis Rene	LV	Ka7	13	6	1 474
14 Van Dormael Jos	LV	Ka8	15	14	1 222
15 VGerven/DePaep	LV	Ka18	14	13	1 216
16 VDVen Thomas	VZC	Ka2b	14	16	1 098
17 Janssen David	LV	Ka13	15	18	488
18 Bulbo Serge	CAPVV	Ka7	16	17	284

Wereldkampioenschappen Junioren te Issoudun

2 jaar geleden was het Terlet (Nederland), dit jaar zal het Issoudun (Frankrijk) worden. Voor de eerste keer kunnen we 3 Belgische piloten aan het wereldkampioenschap voor junioren laten deelnemen.

3 sterk gemotiveerde jongeren, de teamcaptain en hun ploegen kijken vol verwachting uit naar dit veelbelovende evenement in het, voor vele Belgische zweefvliegers goed gekende, Franse zweefvliegparadijs. Jody Verboomen, Bert jr. Schmelzer en Joachim Aerts zullen alle drie in de clubklasse de Belgische driekleur verdedigen. Respectievelijk zal er op Pégase, Std-Libelle en LS1d gevlogen worden. Dit alles zal zich voltrekken onder de hoede van de meest geschikte teamcaptain die België voor deze regio had kunnen uitzoeken: het gaat hier natuurlijk over Gaston Peeters, die zijn pupillen met raad en daad zal weten bij te staan in een, voor de drie piloten totaal nieuwe, internationale omkadering. De sfeer en de kans alleen al om een wereldkampioenschap zelf actief mee te maken, zijn eenmalig.

Gelukkig staan de 3 piloten er niet alleen voor. Zonder steun van ouders, ploegen, clubleden en teamcaptain zou de hele organisatie die achter het huidige Belgische juniorenteam zit, niet zo'n enthousiasme bij allen die erbij betrokken zijn, teweegbrengen.

Voor het prille seizoen wensen de 3 deelnemers, Jody, Bert jr. en Joachim, iedereen heel veel mooie vluchten en "always happy landings".

Bert Jr.



Onze Juniorenploeg

Reminder: Belgisch kampioenschap Clubklasse 06 tot 15 augustus 2001

De Belgische Zweefvliegfederatie organiseert van 06 tot 15 augustus het Belgisch kampioenschap clubklasse op het vliegveld van Maubray. Uiterste inschrijvingsdatum is 1 juli 2001. Het kampioenschap staat open voor alle piloten die minstens het zilveren brevet bezitten. Het inschrijvingsgeld bedraagt 3 000 BEF. Sleepkosten ten laste van de deelnemer. GNSS Flight Recorder wordt aangeraden, fototime is toegelaten.

Voor alle inlichtingen:

BEYLS Nico,
Waterputstraat 2,
8520 KUURNE,
tel. 056 35 90 40.

Reminder: 13de Benelux Zweefvliegwedstrijd 2001 19e Internationale 8-daagse van de Keiheuvel

Van 04 t/m 11 augustus 2001 zal op Keiheuvel de dertiende Beneluxzweefvliegwedstrijd plaatsvinden in combinatie met de 19de internationale wedstrijd. Er wordt gevlogen in open klasse, 18 m klasse, 15 m klasse en standaardklasse. De inschrijvingskosten bedragen 6 000 BEF. Uiterste datum van inschrijving: 1 juli 2001.

Verdere inlichtingen bij:

Rudy Jennen,
17 Esc Lichtvliegwezenlaan 8,
B-2490 Balen,
tel. 014 81 25 21 - (Privé: 014 81 25 67) of
fax: 014 81 25 22.

WEDSTRIJDKALENDER 2001

België

- 4-11 aug. Benelux / Keiheuvel Wedstrijd, Vliegveld Keiheuvel/Balen, Aëroclub Keiheuvel
- 6-15 aug. N.K. Clubklasse, Vliegveld Maubray, Zoute Aviation Club / Tournai Air Club

Enkele gegevens over onze drie vertegenwoordigers:

	Jody Verboomen	Bert (Jr.) Schmelzer	Jo(achim) Aerts
Geboortedatum	1979-01-21	1983-02-08	1980-03-21
Begonnen met vliegen	1996	1997	1996
Totaal aantal uren	350	350	500
Overland kilometer	5 000	5 000	7 000
Verdere prestaties	4 x >300 km 2 x >500 km 10 x stage Issoudun	8 x >300 km 2 x >500 km 1ste plaats Weelde-2000	5de plaats Kiewit-cup 1999 enkele stages bergvliegen

Buitenland

18.06-01.07 3de WK +
Wereldluchtvaartspelen
Wereldklasse, Lillo, Spanje

27.07-12.08 1ste WK Dames, Pociunai,
Kaunas, Litauwen
03.08-19.08 2de WK Junioren, Vliegveld
Issoudun, Frankrijk

18.12-31.12 27ste WK Standaard-,
Ren- en Open klasse,
Mafikeng, Zuid-Afrika

Sportcommissie

Verslag van de vergadering van 2001-03-28

1. WOORD VAN DE NIEUWE VOORZITTER

Dhr. Guy Van Pee verwelkomt de aanwezigen maar betreurt ten zeerste de afwezigheid van vele leden die zich niet verontschuldigd hebben. Hij zal dan ook bij de eerstvolgende vergadering enkele woorden zeggen over zijn nieuwe taak.

2. SAMENSTELLING VAN DE SPORTCOMMISSIE 2001

Een brief zal gestuurd worden naar de fe-

deraties die nog niemand hebben aangevraagd, om hen de namen van hun officiële afgevaardigden te vragen.

3. GOEDKEURING VAN HET VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 2000-12-13

4. HOMOLOGATIE VAN ZWEEFVLIEGPRESTATIES

De Commissie gaat niet akkoord met de homologatie van een theoretisch examen zweefvliegen afgelegd door een jongen maar gecontroleerd door zijn vader, ondanks het feit dat deze instructeur zweefvliegen is .

5. HOMOLOGATIE VAN RECORDS

De Aëroclub van Australië heeft aan de KBAC de officiële documenten overhandigd betreffende drie records gevestigd door Paul Bourgard. Het gaat hier over een heen- en terug afstand over 1 000 km, snelheid over een afstand van 1 000 km en vrije heen- en terug afstand over 1 000 km.

De eerste twee records zullen door de Commissie onmiddellijk gehomologeerd worden, terwijl contact zal genomen worden met de FAI om bevestiging te krijgen dat ook de vrije heen- en terug afstand, gerealiseerd gedurende dezelfde vlucht, aangenomen kan worden.

Er hangt Gordel in de lucht!

de gordel[®]
de Bloso klassieker

Zondag **2** september 2001

Gordelfoon 02-380 44 44

coproductie



in samenwerking met



Het Nieuwsblad



B-DagTrips



5. Reglementen van manifestaties 2001

De Commissie heeft volgende reglementen ontvangen:

- 8ste Kaiser-Wedstrijd - Zwartberg, 12 en 13 mei
- Internationale Wedstrijd "Kempen Cup 2001" en "Victor Boin" - Weelde, 24-27 mei
- Kiewit Cup 2001 - Kiewit/Hasselt, 02-04 juni
- Belgisch Kampioenschap Clubklasse - Maubray, 06-15 augustus

6. Allerlei

- World Air Games: de inschrijvingen moeten aan de FAI doorgestuurd worden door de KBAC ten laatste op 1 april 2001. Enkele federaties schijnen geen gevolg te hebben gegeven aan de documenten die hen werden toegezonden door de KBAC.
- Het probleem van de kosten betaald door Baudouin Litt in de VS voor het vestigen van Belgische records werd door Patrick Pauwels tijdens de IGC-vergadering voorgelegd. De Amerikaanse afgevaardigde was niet op de hoogte van zulke procedure en beloofde inlichtingen te nemen. De brief die Patrick Pauwels aan de SSA stuurde kreeg tot hiertoe geen antwoord.
- Patrick Pauwels vestigt ook de aandacht van de Commissie op de sluiting van de vliegvelden in de provincies Antwerpen en Limburg, wegens mond- en klauwzeer. Behalve zekere regionale autoriteiten schijnt niemand op de hoogte te zijn, zelfs

niet het Bestuur van de Luchtvaart die een notam hierover zou moeten uitgeven. Een officieel bericht zal binnenkort in de pers verschijnen.

- De Liga Van Vlaamse Zweefvliegclubs heeft een examen voor sportcommissarissen Zweefvliegen georganiseerd op 15 maart 2001. Op de 11 kandidaten zijn er 7 geslaagd.

A. VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examen

HENDRICKX Jean VERBINNEN Walter
LELIEVELD Frans WOLFS Bart

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

HENDRICKX Jean VERCAMMEN Jan
LELIEVELD Frans

c. Bevoegdverklaring "Vliegen met passagier"

BECKER Wilhelm

d. Theoretisch examen "Hulp-Instructeur"

JENSEN Peter

e. Bevoegdverklaring "Hulp-Instructeur"

JENSEN Peter

f. Bevoegdverklaring "Instructeur"

VANDEBEECK Luc VANGOSSUM Willy

B. F.A.I.-PRESTATIES

1.D-BREVET

a. 1 000 m hoogtewinst
COLBRANT Eric

b. 50 km afstand

COLBRANT Eric

c. 5 uren duurvlicht

COLBRANT Eric

d. Bekomt het zilveren kenteken:

COLBRANT Eric

2. E-BREVET

a. 3 000 m hoogtewinst

SERMEUS Kurt

c. Bekomt het gouden kenteken:

SERMEUS Kurt

3. F-BREVET

a. 5 000 m hoogtewinst

SERMEUS Kurt

C. BELGISCHE RECORDS ZWEEFVLIEGEN

Open klasse - heen-en terug afstand over 1 000 km: 1.000,21 km; - snelheid over een afstand van 1 000 km: 119,39 km/h - Paul BOURGARD op Nimbus 3T in Tocumwal, Australië - 2000-12-16

D. EXAMEN SPORTCOMMISSARIS

Zijn geslaagd:

BEYLS Nico	01/468
CLAES Bram	01/469
COOLS Piet	01/470
KLIJNSMA Daniël	01/471
THUY John	01/472
VERBOOMEN Jody	01/473
WAUTERS Flor	01/474

Mededelingen en service

Te koop:

Ka6 CR, bj. 1964, gesloten aanhangwagen, alles in zeer goede staat. Elektrische vario, neushaak revisie 1999-02-04, Thomas parachute nieuw 1998, radio, baro. Tel. (036)51 54 49.

Te koop:

Briegleb BG12-16, Amerikaans volledig houten clubklasser 1977. Stuurorganen, instrumenten, romp volledig gereviseerd in '97. Glijgetal 34-36, zeer goede staat, weinig gevlogen. Testvlucht mogelijk. 150 000 BEF. Tel. (02)569 77 93.

Te koop:

LS1f bj. 1976, 2 377 starts, 3 370 uren, vliegklaar, goede toestand, aanhangwagen type Pfeifer, basisinstrumenten, 650 000 BEF, tel. (0475)61 43 44, e-mail: p.theunis@belgacom.net

Te koop:

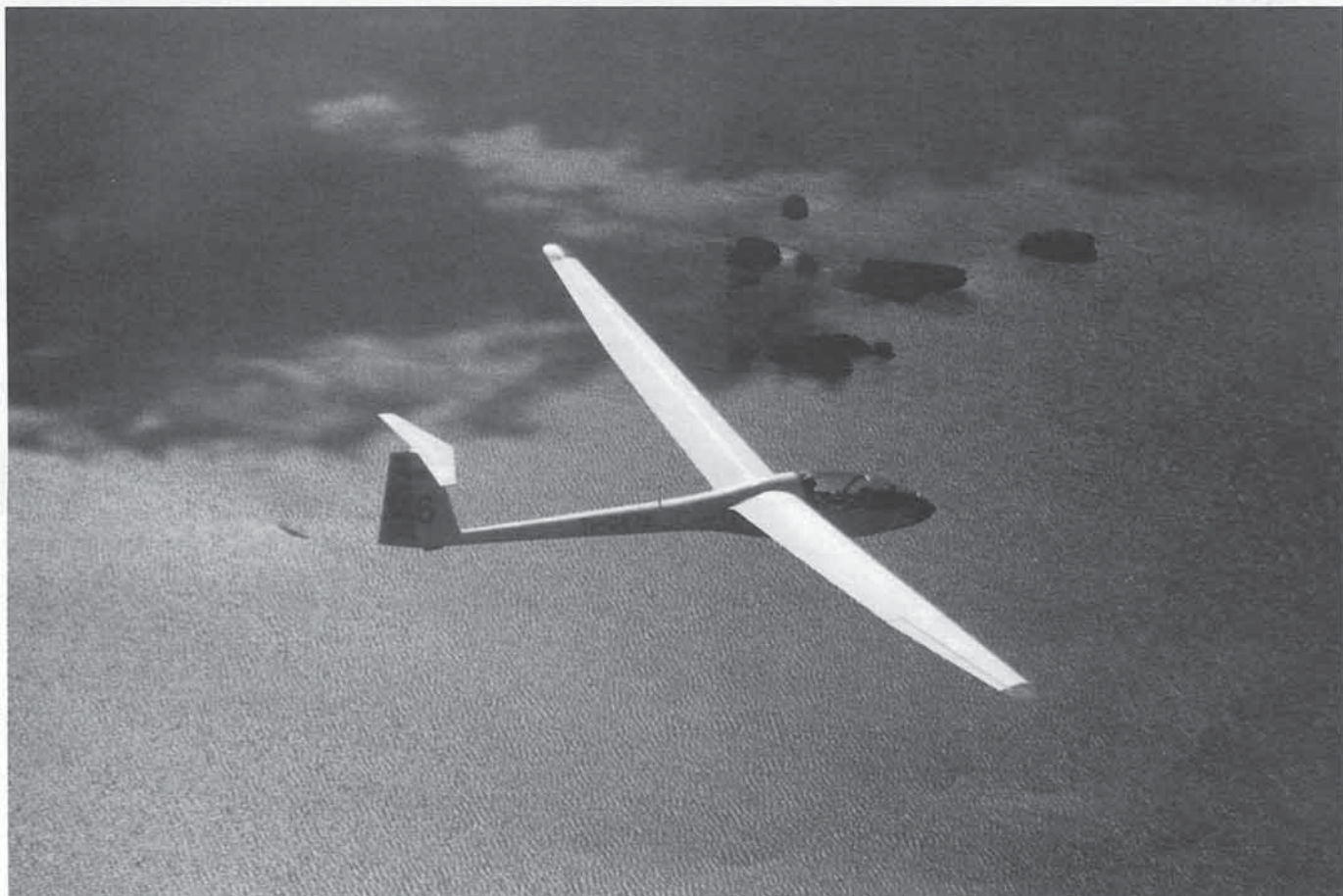
Speed Astir IIb, 1 527 uur, 1 281 starts, 1979, alle LTA's, Duits ingeschreven, toegelaten tot oktober 2001. Basisinstrumenten, elektrovario LX-1000, zeer goede toestand; gesloten, geremde aanhangwagen. 24 500 DEM. Info Guido Sergeant, tel. (055)30 19 08, e-mail guido.sergeant@vt4.net

Te koop:

baro Winter 10 000 m, nieuwe staat, van privaat, 5 000 BEF, tel. (03)454 30 62 of (03)384 05 41

Te koop:

GPS Garmin 55, nieuwe staat, van privaat, 10 000 BEF, tel. (03)454 30 62 of (03)384 05 41



Avondstemming (anonieme foto via Jos van Loon)

NIETS
VERGETEN ? *
(BEHALVE MIJN HOEDJE)

*** 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>