

LIGABLAD

Vlaamse Cluster van Luchtporten v.z.w. / Liga van Vlaamse zweefvliegclubs v.z.w.



38ste jaargang
juli • augustus • september 2018

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer

155

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
de L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
tel.: 03/455 20 09 - fax: 03/454 10 67
e-mail: vcl@online.be



38^{ste} jaargang • nummer 155
juli-augustus-september 2018

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

Ludo Vrancken
Naamsevest 26, 3000 Leuven
Tel. 0498 60 65 99

E-mail:
ligablad@lvzc.be

**Aan dit nummer werkten
verder mee:**

Patrick Pauwels
Bob Verhegghen
Bert Schmelzer sr.
Jef Daems
Bart Huygen
Kris Van Dam
Mattijs Cuppens
Stéphane Vander Veken
Jos Aerts
Gilbert Verboomen

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: info@lvzc.be
internet homepage:
http://www.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
BE42 0682 0333 4154
v.z.w. Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs
te 2530 Boechout

Druk en opmaak:

Graphius, B-9041 Gent - www.graphius.com

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 20 oktober 2018 op het redactieadres.

Omslagfoto's: Internationale wedstrijd Issoudun 2018 door Gilbert Verboomen

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Open Belgian Gliding Nationals 2018	2
Hosin WK 2018	9
Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb	10
44 ^{ste} International Bailleau 2018 & 21ste Amicale	11
Driedaagse van de Wouw	12
Allerhande weetjes	13
Zweefvliegtuignieuws	14
Het hoekje van de boekenvreter	16

Woordje van de redactie

Bijna een ganse editie gewijd aan nationale, internationale en plaatselijke wedstrijden en dit terwijl toch maar weinigen onder ons zich geroepen voelen om aan zo een activiteit deel te nemen. Heeft Bob Verhegghen in zijn artikel over de Open Belgian gliding nationals gelijk als hij zegt dat onbekend onbemind is? Over hoe wedstrijden in mekaar gezet worden, wat er bij komt kijken en hoe ze verlopen publiceerde hij in Hangar Flying een uitgebreid artikel en wij mochten het overnemen.

Het deelnemersveld op het wereldkampioenschap te Hosin was qua Belgen dun bezaaid. In Bailleau was het wat anders. Daar waren onze clubs flink vertegenwoordigd en dat leverde een eerste plaats op in een van de drie klassementen. Ook in Kippeneck stond iemand van onze Liga op het hoogste schavot.

Volgens Frank Debooser maakten we de warmste zomer mee sedert de waarnemingen in Ukkel startten. Het leverde puik zweefvliegweer op in praktisch gans Europa. De vrees die velen aan de start van het seizoen koesterden dat het weer eens niks ging worden, werd niet bewaarheid. De medaille kreeg echter ook een keerzijde. Droogte en brandgevaar zorgde er voor dat het vliegveld van Keiheuvel een tijd dicht ging en de laatste manche van de Beker van Vlaanderen niet doorging.

Het had wel niet echt iets met de droogte te maken, maar in Brasschaat brandde de loods van de Brasschaatse Zweefvliegclub uit. De club verloor bijna al zijn materiaal en moest voorlopig haar activiteiten staken. In andere sectoren zou zo iets tot een solidariteitsactie leiden. Hoe zit dat bij ons?

Ludo

Nieuws van het secretariaat

VCL

Begin juli ontvingen we via 'Sport.Vlaanderen' (voorheen Bloso) het bericht dat de minister van sport het verantwoordingsdossier over de werking van 2017 van de Vlaamse Cluster van Luchtporten heeft goedgekeurd. De toegewezen ondersteuning wordt aldus definitief.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Ondertussen zijn we aan het achtste werkingsjaar begonnen. Per 1 juli heeft Luc Beerts de taak van Accountable Manager overgenomen van Henri Reijnders. Henri van harte dank voor het engagement van de voorbije jaren! Op dit ogenblik wordt er voor +/- 120 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAMO+. *Wij herhalen dat de CAMO+ toestellen kan en mag herbeoordelen, die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven.* (De CAMO+ beschikt over een correspondentie adres in Duitsland). Bij deze een oproep aan eigenaars om tijdig hun aanvraag in te dienen zodat de inspectie kan worden ingepland (de herbeoordeling mag tot **90 dagen voor de vervalddag** worden uitgevoerd met het behoud van de vervalddatum). Ook voor het actualiseren van het onderhoudsprogramma krijgen de eigenaars, dewelke een beperkte overeenkomst hebben afgesloten met de CAMO+, begeleiding. Op 10 juli jl. voerde het DGLV de jaarlijkse audit uit op het secretariaat. Deze controle is vlot verlopen en er werden geen bevindingen gemaakt. In een constructieve sfeer, werd nog gesproken over de bijsturing van ons handboek en de aankomende wijzigingen i.v.m. Part M. In de periode september/december zullen de interne audits worden doorgevoerd en in overleg met de CAMO+ zal het DGLV ook enkele clubs bezoeken. Op 6 oktober a.s. volgt de jaarlijkse bijscholing voor alle medewerkers (interne auditors en airworthiness review staff). Neem contact op met de ARS-medewerkers van uw club of met het CAMO+ secretariaat, wanneer je hierover meer informatie wenst.

Opleiding - ATO

Wij zijn reeds in het vierde werkingsjaar van onze ATO! Al blijft het soms wat zoeken naar de passende formule of het juiste document, de routines worden stilaan opgebouwd. De eerste opleidingssessie tot het bekomen van de bevoegdheid van 'Flight Instructor' is succesvol verlopen. Een vijftal kandidaten hebben hun finale "Assessment" afgelegd en hebben hun bevoegdheid op zak. De interne audits zijn op een zeer vlotte en coöperatieve wijze verlopen. Er zijn uiteraard bevindingen gemaakt die bijna uitsluitend te maken hadden met de administratieve discipline.... De tot op heden afgenomen 'skill tests' (praktische examens) zijn ook allemaal vlot verlopen.

EU-nieuws

Op 13 augustus jl. werd de Commission Regulation 2018/1119 gepubliceerd. Dit betekent dat voortaan de opleidingen voor niet-commerciële vliegvergunningen en bijhorende bevoegdheden kunnen verlopen via een "Declared Training Organisation". De DTO heeft een eenvoudigere organisatiestructuur. Het is de bedoeling om onze bestaande ATO om te vormen tegen 2019.

Op 16 augustus volgde de publicatie van de Commission Regulation 2018/1142. Hiermee wordt de invoering van de Part 66-Light mogelijk. Vanaf oktober 2019 kunnen technici/Certifying staff hun aanvraag indienen tot het omzetten van de nationale bevoegdheid naar een Part 66 Light licence. Vanaf 1 oktober 2020 moeten alle technici/Certifying Staff houder zijn van zulke vergunning.

Op 4 juli jl. hebben het EU-Parlement en de Raad de zgn. "Nieuwe Basic Regulation" goedgekeurd. De Regulation met nr. 2018/1139 werd op 22 augustus gepubliceerd. Belangrijk is de verruiming tot het gebruiken van "Qualified Entities", wat het mogelijk moet maken om meer taken te laten uitvoeren door de sector zelf.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas toch nog geconfronteerd met incidenten en acciden-ten. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren. Vanaf deze zomer kunnen er meldingen worden gemaakt via 'AIR.LVZC' of nog via de vertrouwde formulieren (beschikbaar in de clubs). Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element vormt in het voorkomingsbeleid. Schaamte en gemakzucht zijn substantieven die hier niet op hun plaats zijn. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen. De veiligheidsadviseur van elke club ontving hieromtrent ook reeds de nodige instructies inzake rapportering.

Fotowedstrijd 2018

Zoals voorheen wordt ook dit jaar weer een fotowedstrijd georganiseerd. Zie verdere toelichting in dit nummer.

Ledenbestand - Persoonlijke gegevens - Actualisering

Wegens de gewijzigde vergunningenadministratie, is de jaarlijkse/tweejaarlijkse actualisering komen te vervallen. Dit zal voortaan dus via de clubs moeten verlopen. Mogen wij tevens nogmaals oproepen om adres-, telefoon en e-mailwijzigingen, zo spoedig als mogelijk te melden aan het LVZC-secretariaat.

Gelieve ook steeds een kopie over te maken van je nieuwe medische verklaring.

Symposium 2019

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 26 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft er een refresher plaats voor de instructeurs, in de namiddag is er een programma dat openstaat voor alle leden. Meer informatie volgt in het nummer van december.

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, hiermee rekening te houden a.u.b.? Helaas worden er nog steeds proeven te laat ingediend, en - zoals jullie weten- worden oude dossiers geweigerd! De laatste aanvragen voor homologaties in 2018 worden op het secretariaat verwacht tegen 10 november a.s.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- Logboekje € 2,50 (€ 4,00)*
 - Sticker 'Zilveren C-brevet' € 1,75
- (3 stuks: € 5,00/toegestuurd € 6,00)*

* = toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling op rekening BE42 0682 0333 4154 op naam van LVZC vzw - 2530 Boechout

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen en PR-acties zijn beschikbaar:

- PR-tent, vlaggen en spandoeken
- folders en posters (gratis!)

Gebruik e-mailadres secretariaat:

Gelieve voortaan steeds het adres 'info@lvzc.be' te gebruiken. Berichten met betrekking tot de CAMO+-werking kunnen worden verstuurd naar 'camo@lvzc.be', berichten met betrekking tot de ATO-werking kunnen worden verstuurd naar 'ato@lvzc.be'. Het oude adres 'lvzc@online.be' werd afgesloten.

Open Belgian Gliding Nationals 2018

... een zweefvliegwedstrijd vanuit de coulissen

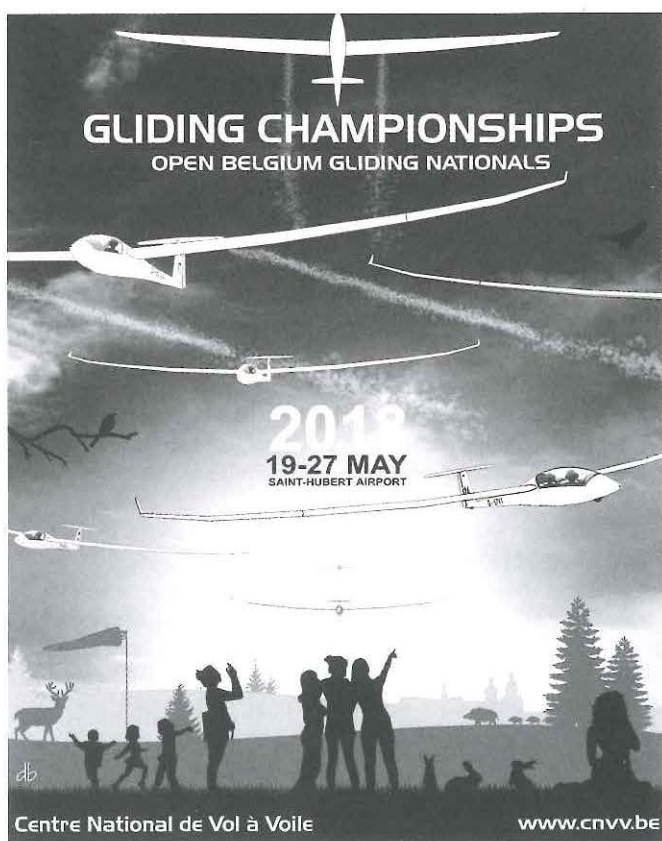
Het vliegveld van Saint-Hubert, 19 mei 2018, een zonovergoten zaterdag. De « Open Belgian Gliding Nationals » (OBGN 2018), het jaarlijkse rendez-vous voor de beste Belgische zweefvliegers, starten. Gedurende een week wordt hier gestreden voor de titel van Belgisch kampioen in verschillende klassen. Het vliegveld van Saint-Hubert (EBSH), al een halve eeuw lang de thuisbasis van het Centre National de Vol à Voile, levert het ideale platform voor dit jaarlijkse evenement. Infrastructuur, luchtruim en goede plaatselijke weerscondities vormen de ideale achtergrond. (www.hangarflying.eu/fr/content/1947-1962-quinze-ann%C3%A9es-de-vol-%C3%A0-voile-%C3%A0-temploux-o).

Zelf vlieg ik al jaren met zweefvliegtuigen. Toch was ik helemaal niet vertrouwd met de wedstrijd. Ik stel voor om, samen met mij, te ontdekken hoe zo een evenement in zijn werk gaat.

Zij kunnen dan wel geen nationale titel wegkopen, de wedstrijd telt voor hen mee voor de rankings die bepalen of ze aan de Europese en/of wereldkampioenschappen mogen deelnemen.



Het prachtige vliegveld van Saint-Hubert heeft alles om een nationaal kampioenschap te organiseren.



De affiche. Het Centre National de Vol à voile als gastheer.

De OBGN 2018, een nationaal evenement met internationale allures
Alles begint al maanden voordien. Samen met de Belgische Federatie voor Zweefvliegclubs worden data vastgelegd. De Belgische Aeroclub en de International Gliding Commission (IGC) worden natuurlijk niet vergeten. Daarnaast spreken de organisatoren ook de beheerders van zowel het Belgische als alle buitenlandse luchtruimen aan die men voor de wedstrijd wil gebruiken (Frankrijk, Luxemburg, Duitsland) want een goede coördinatie met al deze instanties is van primordiaal belang om alles in goede banen te laten verlopen.

Het kampioenschap staat op de F.A.I. kalender en het gebeurt volgens de IGC voorschriften. Hierdoor zijn ook buitenlandse deelnemers welkom (we spreken over een "open" kampioenschap).



De « contest manager » Michel Pihard, voorzitter van zowel de Belgische Zweefvliegfederatie en van het CNVV.

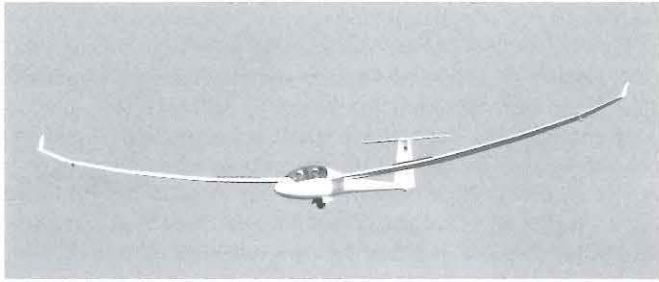
De Belgische zweefvlieg-federatie overkoepelt de Luchtcadetten, de Nederlandstalige en Franstalige federatie

Om een sport in constante evolutie beter te begrijpen ...

Steeds performantere machines, ingewikkelde boordelektronica en een druk en sterk gereguleerd luchtruim hebben de zweefvliegcompetities met de tijd tot een complexe ondernemen omgetoverd. De pionierstijden, toen alles nog zonder GPS maar met de kaart in de hand, de radio en het fototoestel gebeurde, behoren tot een ver verleden.

De verschillende klassen

De zweefvliegtuigen zijn in de loop van de laatste decennia zoals al even aanstipten, technologisch ontzettend geëvolueerd. Ze zijn uit composietmaterialen opgebouwd volgens de recentste aerodynamische bevindingen, beschikken over een geavanceerde boorduitrusting en in sommige gevallen zijn ze ook uitgerust met een motor (ook elektrische motoren). Door de heel verschillende prestaties die dat voor de verschillende vliegtuigtypen opleveren, vliegen de toestellen in een aantal competitie categorieën. De spanwijdte speelt daarbij een belangrijke rol en in een aantal klassen speelt ook het gewicht mee. Zo spreekt men van een Clubklasse, een Standaardklasse, 18 meter, 20 meter, vrij (Open), 13,5 meter, tweezitterklasse enzovoort



Een « grande plume » tweezitter van 20m spanwijdte in de « Open ». De Schempp-Hirth Arcus T van Bruno Pieraerts. « T » betekent dat hij uitgerust is met een turbo waardoor hij in de lucht kan blijven. Zelf starten is er niet bij.

Bovenop deze onderverdeling worden handicapfactoren in rekening gebracht. Die worden bepaald aan de hand van de effectieve prestaties waartoe de toestellen in staat zijn en de weersomstandigheden waarin ze vliegen. De handicap maakt het mogelijk om de piloot in het vliegtuig beter te beoordelen. Een gemiddelde machine (een wedstrijdvliegtuig uit de jaren 80) heeft een handicap van 100, een minder performant toestel krijgt een handicap die kleiner, een performanter toestel die boven de 100 ligt. De punten die tijdens de proeven bij mekaar gevlogen worden, worden gedeeld door de handicap. In de Belgische competities gebeurt dit volgens het systeem van de British Gliding Association » (BGA).

Voor ons kampioenschap traden drie klassen in competitie: De « Club » klasse voor zweefvliegtuigen met een BGA handicap tussen de 86 en de 98. Het zijn toestellen met een spanwijdte van



De Alexander Schleicher ASW 19B v Yves Ruymen 15 m en ze vliegen zonder waterballast,lijnt zich in de « Club » klasse op.

Een gecombineerde « Standaard » klasse van 15 m en 20 m. met handicaps die tussen de 98 en 104 liggen. De piloten met toestellen van een factor 97 en 98 mogen kiezen of ze in deze klasse of in de clubklasse aantreden.

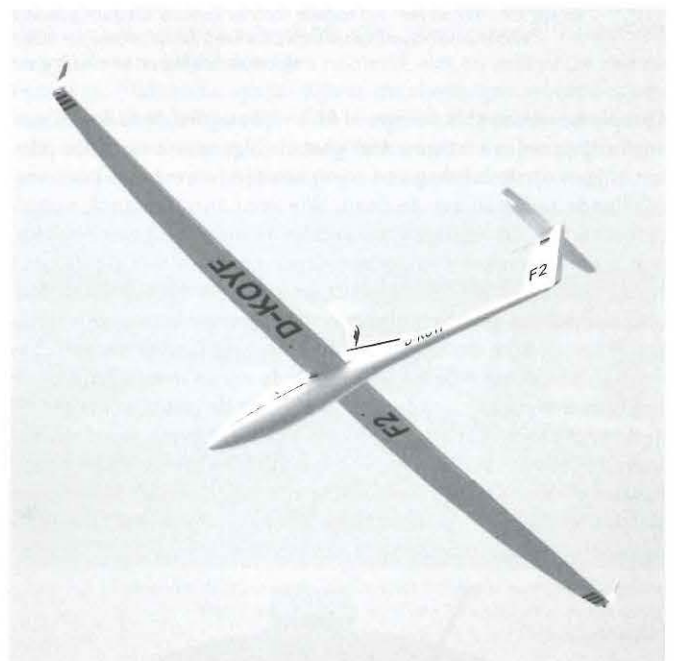


De Rolladen-Schneider LS8a van José Jaime (RVA) tijdens de start van de « Standaard » klasse. De winglets aan de vleugels verminderen de luchtweerstand.

De gecombineerde klasse van 18 m, 20 m en vrij (open). Deze klasse groepeert toestellen met een handicap die boven de 105 ligt. Hier vinden we de “grands plumes” en de grote tweezitters met motor terug. Een motor die de piloten tijdens het vliegen van de proeven overigens niet mogen gebruiken.



Louis Dresse en Etienne Vanderveken starten met hun Arcus T. Dit performante vliegtuig werd in 2009 ontworpen speciaal om er afstandsvluchten mee uit te voeren en wedstrijden te betwisten in de tweezittersklasse.



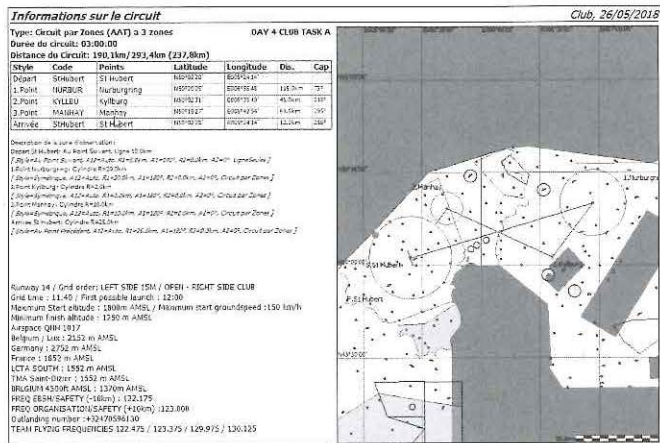
De ASG 32 Mi is een tweezitter « self launch » van 20 m. Het eerste toestel verliet in 2014 de ateliers van Alexander Schleicher. Het kan met eigen middelen opstijgen dankzij zijn intrekbare motor. Het toestel haalt snelheden tot 270 km/h.

De proeven

Een zweefvliegwedstrijd bestaat uit een serie dagelijkse proeven die uitgezet worden in functie van de weersomstandigheden. Er is nogal wat variantie mogelijk. Duurvluchten vinden al jaren niet meer plaats en zo bestaat de competitie vooral uit afstands- en/of snelheidsproeven over een parcours dat tussen de 200 en 500 km ligt. De proeven zijn trouwens zo gekozen dat de meeste deelnemers ze rond kunnen vliegen rekening houdend met de tijd die nodig is om iedereen in de lucht te krijgen.

De twee types wedstrijdproeven in de OBGN:

De « AST » (Assigned Speed Task) of het opgelegde snelheids-circuit, komt het vaakst voor. Circuits van dit type zijn drie of veelhoekig met vier of meer vooraf bepaalde keerpunten die in een vastgelegde volgorde genomen moeten worden. De score die de deelnemers bij mekaar vliegen wordt berekend aan de hand van hun gemiddelde snelheid en afgelegde kilometers. Bij gelijke score (verbeterd met de handicap) telt de gemiddelde tussen de punten. Als een vliegtuig buiten het vliegveld moet landen scoort de piloot enkel voor zijn afgelegde afstand.



Voorbeeld van een « AAT » proef. Het circuit bestaat uit vijf zones en 365 km wanneer men het midden van elke zone als keerpunt gebruikt. Het is dit soort van synthetisch document dat de piloten per klasse tijdens de briefing in handen krijgen.

Complexer van aard is de zgn. « AAT » (Assigned Area Task), een snelheidsproef in sectoren. Het gaat al volgt in zijn werk. De piloten krijgen op de briefing een minimumtijd (meestal 4u) om verschillende sectoren aan te doen. Wie voor zijn tijd landt, scoort in functie van de afgelegde afstand en de tijd die hij niet benutte. Wie later binnenkomt krijgt een score op basis van de afstand en de werkelijke tijd die hij voor de proef nodig had. Wil men optimaal scoren probeert elke piloot dus de minimumtijd te overschrijden en zijn werkelijke snelheid in rekening te krijgen. Tijdens zo een proef moeten verschillende zones in een opgelegde volgorde aangedaan worden maar bepaalt de piloot zelf waar hij de zone binnenvliegt en verlaat. Dit heeft het grote voordeel dat, zoals het dikwijls voorkwam tijdens de OBGN 2018, onweerzones kunnen vermeden worden en in tegenstelling tot AST proeven (in slecht weer kan een keerpunt onbereikbaar worden een zone niet) de proef volledig rondgevolgen kan worden.



Boordelektronica die men in alle moderne zweefers kan terugvinden. Hier het instrumentenbord van de ASG32Mi. Men is de keerpunten in de boordcomputer aan het inbrengen. Bovenaan ziet men de FLARM, het meest verspreide en ook verplichte anti-botsingsinstrument in de zweefvliegerij.

De score

De optelling van dagelijkse puntenscores bepaalt uiteindelijk wie wint. Waar dit vroeger een omslachtige werk was, hebben PC, GPS, loggers en andere boordelektronica het rekenwerk aanzienlijk verlicht. De fotocamera, het filmpje en de fotosector zijn voor goed geschiedenis. Technologie speelt in het moderne zweefvliegen een belangrijke rol, ook bij het controleren en homologeren van de proeven. Het is bovendien perfect mogelijk om de vluchten in "real time" te volgen. Alleen het weer is en blijft een onzekere factor. Ook hier is echter enorme vooruitgang geboekt want dankzij de huidige meteorologie is het mogelijk om voor elke klasse een optimale dagelijkse proef uit te tekenen, realiseerbaar met de nodige uitdagingen.



De ochtendbriefing met zeer aandachtige deelnemers.

OBGN 2018

Plaatselijke procedures en maximale veiligheid

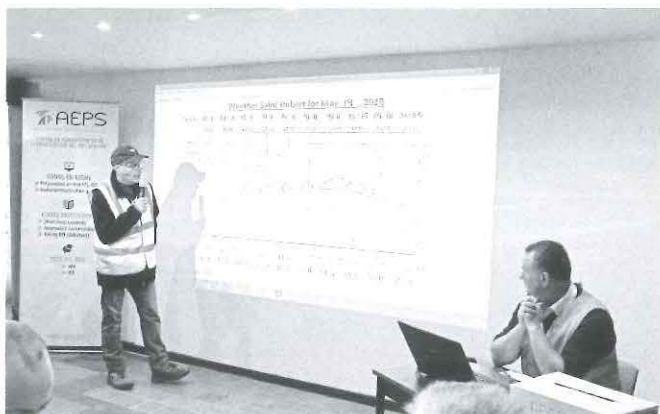
De IGC regels die bij het kampioenschap gelden, zijn aangevuld met plaatselijke procedures uitgewerkt door de wedstrijddirecteur en zijn ploeg. Zij vormen als het ware verplichte literatuur voor elke deelnemer. Buiten details over de praktische organisatie (zoals plaats, data, organisatoren, internetsites...) van de wedstrijd, vinden de deelnemers er alle spelregels (klassen, handicaps, veiligheidsregels op de grond en in de lucht) in terug. Het document bevat bovendien alle luchtvaartdocumentatie, een overzicht van alle "papieren" die de deelnemers nodig hebben, wat hun toestel wel (bv. FLARM) en niet (bv. een kunstmatige horizon om in de wolken te kunnen vliegen) aan boord moet/mag hebben. Met de plaatselijke procedures in de hand organiseren de inrichters hun briefings, bepalen ze wie waar in piste ligt, hoe opgestegen en geland wordt en geven de voorschriften die bij buitenlandingen gevolgd moeten worden. In de set zitten ook de te volgen beroepsprocedures tegen beslissingen van de wedstrijddirecteur en de anti-dopingregels. Veiligheid gaat boven alles.

OBGN 2018.... Hoe een wedstrijddag verloopt

De competitie loopt over een week. Om een kampioen te kunnen aanduiden zijn drie geldige wedstrijddagen nodig. Iedereen, van de wedstrijddirecteur tot de commissarissen, stewards en sleep-piloten zetten zich vrijwillig in.

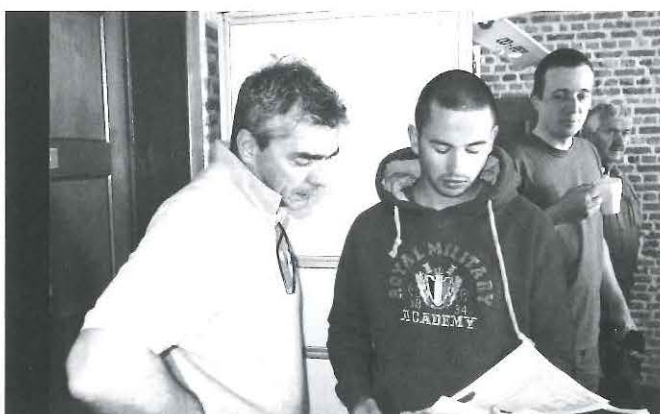
De briefing

Elke dag start tussen 9u30 en 10u met een ochtendbriefing. De eerste dag verloopt die wat uitgebreider dan de volgende omdat de « contest manager » de deelnemers een overzicht geeft van wat ze allemaal moeten in het oog houden (bijvoorbeeld de specifieke landingsprocedures geldig op het gebruikte vliegveld). Tijdens deze briefing worden ook de ontbrekende documenten opgehaald.



Competitiedirecteur Baudouin Litt, van Royal Verviers Aviation, zelf een ervaren wedstrijdvlieger die al verschillende competities (o.a. in de U.S.A.) op zijn naam schreef, trad als wedstrijddirecteur op. Elke dag bereidde hij de briefing voor en tekende samen met zijn ploeg op basis van de meteo en de vliegtuigtypes de proeven uit. Na de landing van het laatste toestel valideerde dit team de resultaten en kende de scores toe. Hier geeft hij uitleg over de meteo van de dag.

De volgende dag start de briefing met de resultaten van de vorige dag, daarna wordt de nieuwe proef voorgesteld en uitgelegd. Het accent ligt steeds op veiligheid zowel in de piste als in de lucht en op het respect voor de luchtvaartreglementering. Daarna volgt een zeer precieze meteobriefing. De deelnemers krijgen alles nadien in de vorm van een synthesesedocument in handen. In dit document vinden ze ook het uur waarop de vliegtuigen in piste moeten staan en het vertrek terug. Elke dag worden per klasse twee proeven voorzien: een hoofdproef en een alternatief voor het geval dat de meteo tussen de briefing en de start wijzigt. De tijd tussen briefing en vertrek kunnen de deelnemers gebruiken om hun proef te analyseren en verder voor te bereiden op basis van de weersvooruitzichten, de verwachte plafonds en stijwinds. Resterende daarna voor hen ook nog het inbrengen van de navigatieparameters in hun boordcomputers. Het moet met de nodige zorg gebeuren want een vergissing kan tot inbreuken tegen de luchtvaartreglementering (te hoog vliegen of doordringen in verboden zones) en een diskwalificatie aanleiding geven.



Wat leggen ze vandaag weer op ons brood vraagt snuffelaar Olivier Brialmont zich af. We zien ook Quentin Tendency, Deputy Chief Scorer, een van de sleeppiloten en in de achtergrond Bert Zegels.

De startvolgorde

De opstelling van de vliegtuigen –de “grid” zoals men dat in het Engels zegt- gebeurt op verschillende lijnen volgens klasse. De eenzitters staan voor de « grandes plumes » en de zwaardere

tweezitters. Behalve de toestellen uit de clubklasse kunnen bij uitstekende vliegweer alle toestellen ballast aan boord hebben (water in de vleugels). Met dat water verhogen de piloten het gewicht van hun vliegtuig waardoor ze beter snelheid kunnen opbouwen zonder bij het doorsteken al te veel hoogte te verliezen. Om beschadigingen tijdens de landing te voorkomen mag een vliegtuig niet met zijn water aan boord landen.



Het plaatsen in de « grid ». Ondanks zijn tachtig lentes altijd van de partij, Denis Nootens (in beige) twijfelt niet om een handje toe te steken bij het duwen van de Cirrus 75 (16 m) van Robin Motte “dit Falisse”. Denis is al van in de jaren vijftig een markante figuur in het Belgische zweefvliegwereldje.

Op de piste wordt tussen elke klasse wat ruimte gelaten. Als alle toestellen op de piste staan, vormen de klassen compacte groepen. Het plaatsen in startvolgorde vormt een belangrijk onderdeel van de startprocedure. Als alles goed gebeurt, kunnen de verschillende sleeplvliegtuigen namelijk vlot en veilig hun zwever oppikken. Tijdens de opstelling van de vliegtuigen wordt ook een laatste maal gecontroleerd of de toestellen nog technisch in orde zijn, niet te veel wegen of er ondertussen geen aanpassingen aangebracht zijn om de basisvliegeigenschappen te verbeteren.



Tijdens het wachten op de start worden technische controles uitgevoerd. Hier komt de Lak 17 Bt/18 van Thomas Leduc aan de beurt. De Lak is een Lithouws fabricaat.



De « grid » is samengesteld

De « launch »

Piloten en hun ploeg moeten op het voorgeschreven uur klaar staan. Drie krachtige slepers van het type Piper PA-25 Pawnee, staan samen met twee Piper Cub PA-18 klaar om hen de lucht in te krijgen. Voor de meute echter vertrekt, stijgt eerst een snuffelaar op. Op basis van zijn bevindingen bepaalt de wedstrijdleiding of de proef doorgaat of overgeschakeld wordt op de alternatieve proef.



Sleeppiloot Etienne Languillier, lijkt in zijn Piper Pawnee, bedenkingen over het weer te hebben. De slepers leveren een opmerkelijke prestatie door in 45 minuten een dertigtal zwevers in de lucht te helpen.

Het starten kan beginnen. De vliegtuigen worden door hun grondploeg aangekoppeld en de slepers vertrekken de een na de andere in een perfect georkestreerde en impressionante choreografie. Doel is om iedereen zo snel mogelijk in de vooraf bepaalde start- en wachtzones te krijgen.



"Chef de piste" Christian Corbeel, instructeur en examiner van het CNVV, vraagt zich af wie hem nu weer met een knoop in de kabel opgezadeld heeft.



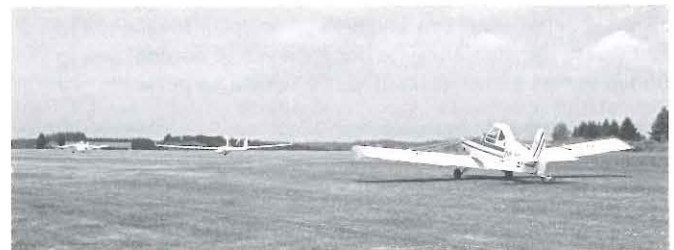
Deelnemers ontspannen zich nog even vlak voor de start.

In vlucht ...

Waar gestart wordt is op de briefing medegedeeld. De vroegere startlijn die de piloten in het zicht van de organisatoren moesten passeren is dankzij de GPS vervangen door een loodrechte van 10 km getrokken tussen het midden van die lijn en het eerste keerpunt (AST) of het midden van de eerste sector (AAT). De startlijnen worden 20 minuten na de start van het laatste toestel door de wedstrijddirectie klasse per klasse geopend.



De Piper PA-25 Pawnee is met zijn 235 pk een krachtige sleper..



En daar gaan ze, de slepers volgen de een na de andere om iedereen snel in de lucht te krijgen.

Eenmaal in de lucht bepaalt elke piloot op basis van zijn persoonlijke vluchtanalyse en tactiek wanneer hij start. Daarna begint de strijd tegen de chronometer. Het juiste startmoment kiezen is belangrijk. Start men te snel dan toont men de concurrenten waar de thermiek (de pompen in het jargon) zich bevinden. Start men te laat dan loopt men het risico de proef in verslechterende weersomstandigheden te moeten vliegen en achterop te geraken. De gemiddelde snelheden die de deelnemers ontwikkelen variëren tussen de 70 en 130 km/h. Die snelheden zijn het resultaat van de tijd nodig om hoogte te winnen en de 120 tot 200 km/h die tussen de verschillende bellen ontwikkeld wordt. Iedereen probeert daarbij zo weinig mogelijk hoogte te verliezen en alleen thermiek te pakken als het nodig is. De piloot moet dus de eigenschappen van zijn toestel goed kennen, zeker als hij de finesse van zijn machine en zijn instrumenten optimaal wil exploiteren.

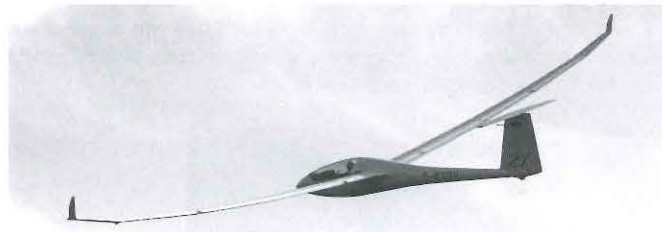
In moeilijker weer valt het dikwijls voor dat de concurrenten samentroepen in een pomp. Het risico op botsingen tijdens het cirkelen of het doorsteken verhoogt dan, maar de vliegtuigen hebben een anti-botsingssysteem aan boord. Soms vallen de thermiekbellen weg. Toestellen die over geen hulpmotor beschikken moeten dan in een veld landen of zoals men zegt "buitenlanden".



De « self launch » laten zich uit veiligheidsoverwegingen in deze bosrijke omgeving tot 200 m boven de grond optrekken. De Binder EB-29d tweezitter van Pierre de Brocqueville heeft met zijn 29 de grootste spanwijdte van alle deelnemers.

Aankomst...een mooi spektakel

Na verschillende uren vlucht (soms wel meer dan vijf uur) volgt de aankomst. In tegenstelling tot vroeger situeert de aankomstlijn zich niet meer boven het vliegveld maar is ze een virtuele cilinder die over het vliegveld geplaatst is. Het systeem vermindert het risico dat toestellen tijdens de aankomst met mekaar botsen en maakt het mogelijk dat de piloten zonder stress hun landingscircuit afwerken. Als het mag, finishen sommigen tegen hoge snelheid (meer dan 200 km/u) met een low pass terwijl ze hun waterballast (als die nog aan boord is) lozen. Het zorgt voor een prachtig zicht zeker als vliegtuigen met grote spanwijdte dat manoeuvre uitvoeren.



In Saint-Hubert waren piloten van internationaal niveau aanwezig. Hier zien we Tijl Schmelzer in zijn Ventus 2cxT/18m. Op 16 april 2012 vloog hij een opgegeven proef van 1000km die hem van Keiheuvel over Duitsland naar Biarritz leidde.



Tot 200 liter waterballast kunnen de toestellen in hun vleugels meenemen.

Dat water moet er uit voor ze landen en dit geeft dikwijls aanleiding tot een prachtig spektakel. Hier laat Manu Litt, broer van Baudouin en chefpiloot van het CNVV, het water lopen tijdens de low pass na het afronden van zijn opdracht.

Terwijl de piloten zich na hun vlucht ontspannen wacht de wedstrijdleiding het belangrijke werk om alle vluchtcomputers uit te lezen, de vluchten te controleren en te homologeren, punten toe te kennen en de proef voor de volgende dag voor te bereiden. Dit werk, in de schaduw van de competitie, herhaalt zich elke dag en kan in belang niet onderschat worden.



Low Passes aan hoge snelheid mogen alleen mits toelating uitgevoerd worden. De toestellen gaan daarna in rugwind van het normale circuit.

De beker 2018

Dertig piloten, waaronder verschillende van wereld of Europees niveau, namen aan de competitie in 2018 deel: 8 in de « Club-klasse », 11 in de « Standard 15 m -20 m » klasse, 11 in de « 18 m, Open » klasse. Omdat zoals het reglement bepaalt in elke klasse minstens 6 piloten moeten deelnemen, konden drie nationale titel toegekend worden.

De meeste deelnemers waren habitués. Drie clubs met hoge competitiegeest leverden de helft van de deelnemers. Het waren KACK Keiheuvel (8 piloten), Aéro-Club des Ardennes St-Hubert (4 piloten) en de Universitaire Zweefvliegclub van Leuven (4 piloten). Er waren dit jaar geen vrouwelijke deelnemers. Het zweefvliegen blijft helaas een mannenzaak.



Elke piloot heeft een grondploeg die het hen mogelijk maakte om aan de wedstrijd deel te nemen. De bijdrage die deze ploegen leveren kan niet onderschat worden. Ook al zijn de dames in de lucht niet vertegenwoordigd, op de grond leveren ze hun onschatbare bijdrage door hun man, vriend of vader in de lucht te helpen.



Thomas Leduc, aanstormend jong talent laat het water uit de omhoog gebogen vleugels van zijn Lak 17 lopen.

Er zijn drie geldige proeven nodig om van een kampioenschap te kunnen spreken. Ondanks een goede start strooiden een opeenvolging van onweertfronten in Duitsland, België en Frankrijk roet in het eten en zo gingen drie wedstrijddagen verloren. De week eindigde gelukkig in schoonheid. Hierdoor konden in de Club en Standaardklasse 4 geldige proeven gevlogen worden. De 18m/Open vlogen er 5. In totaal werd het bilan uiteindelijk nog mooier want de deelnemers sprokkelden 37.800 km bij mekaar, er stonden 4 proeven van meer dan 500 km op het programma en een gesloten AAT circuit dat tegen een gemiddelde van 125,4 km/h (door de Binder Eb-29d de grootste ingeschreven deelnemer) rondgevlogen werd. Geen enkel incident en geen enkele diskwalificatie ontstierde het geheel. De langste vlucht nam Guzo in beslag. 28 keer zette een vliegtuig zich probleemloos in een veld neer (N.B. de motorzwevers vermeden 13 keer een buitenlanding door hun motor te starten).

Een prijsuitreiking die bijgewoond werd door verschillende plaatselijk personaliteiten en een aantal gekende figuren uit de zweefvliegwereld en een BBQ verzorgd door het gekende hotel-restaurant « Les Cent Ciel », sloten de wedstrijd uiteindelijk af.

De laureaten 2018:

Naam	Club	Type	Punten
CLUBKLASSE			
Benoît Evrard	CNVV	LS 4	3088
Peter Lievens	VZP	Std Cirrus	2692
Thibaud Husson	ACUL	Discus	2590
STANDAARDKLASSE 15M/20M			
Jeroen Jennen	KACK	LS 8	3814
Denis Huybrechts	KACK	LS 8	3810
Jeff Kell	KACK	Discus 2	3750
OPENKLASSE 18M/OPEN			
Bert Schmelzer	KACK	ASG 29	4006
P. de Broqueville	RACK	EB-29d	3945
Wim Akkermans	KACK	ASG 29 Es/18m	3817

De prachtige prestatie van Benoît Evrard, die zich al snel in de « Club » klasse van de rest afscheidde, de zeer kleine marge tussen de scores in de standaard en open klasse en de dominantie van KACK (Keiheuvel) in de standaard en 18 m/open klasse tekenden het kampioenschap. Alle details over de proeven en de resultaten zijn raadpleegbaar op www.soaringspot.com/en_gb/obgn-open-belgian-gliding-nationals-2018-saint-hubert-ab-2018/



Het podium van de Clubklasse: Thibaud Husson (3), Benoît Evrard (1), Peter Lievens (2)



De winnaars in de « Standaard » : Jeff Kell (3), Jeroen Jennen (1), Dennis Huybrechts (2). Op de achtergrond Marc Degimbre,.



Tijl Schmelzer (links) en Wim Akkermans (rechts) 1ste en 3de in de « Open » samen met Bert Schmelzer. Bert Schmelzer werd vier jaar geleden wereldkampioen in Finland. (www.hangarflying.eu/fr/content/ber-t-jr-schmelzer-champion-du-monde-prix-monseur-2015)

Dit kampioenschap werd dus een totaal succes, de organisatie was prima, men kon de prachtige machines bewonderen en talrijke vrienden ontmoeten. De afspraken voor 2019 zijn al gemaakt. Ik kan niet anders dan iedereen uitnodigen voor het volgende jaar. Het is een familieuitstap waard.



Twee grote Belgische kampioenen, Baudouin Litt samen met Bert Zegels (2^{de} in Open klasse tijdens het wereldkampioenschap van 1974 in Australië).

Een proficiat voor de organisatoren en de piloten, meer speciaal dank aan Stéphanie Derenne, Bernard Debauche, Jean-Philippe Leduc, Baudouin Litt en Michel Pihard.

Tekst & Fotos: Robert Verhegghen
(Accountable manager ATO 326 FCFVV- FI CAP VV Temploux)

Artikel overgenomen uit www.hangarflying.eu

Vertaling: Ludo Vrancken

Hosin WK 2018

35th World Gliding Championships 28 juli tot 11 augustus 2018
Hosin, Czech Republic

Open Klasse

Tussen de 31 deelnemers zat er 1 Belg. Het resultaat na 12 dagen competitie:

#	CN	Contestant	Team	Glider	Total
1	EB	Michael Sommer	Germany	EB 29 R	10,662
2	WB	Felipe Levin	Germany	EB 29 DR	10,571
3	EX	Petr Tichy	Czech Republic	EB 29R	10,301
19	IP3	Pierre de Broqueville	Belgium	EB 29 DR	9,138



18 meter

De resultaten na 12 wedstrijddagen in de 18 meter klasse. Twee Belgen namen deel.

#	CN	Contestant	Team	Glider	Total
1	WO	Wolfgang Janowitsch	Austria	Ventus 3T	10,236
2	I	Mario Kiessling	Germany	Ventus 3T	10,097
3	FM	Jean-Denis Barrois	France	JS 3	9,915
11	2X	Bert Schmelzer	Belgium	Ventus 3T	9,569
39	29	Olivier Sevrin	Belgium	ASG-29E	7,473

20 meter klasse

Er waren 19 deelnemers waaronder 1 Belg. Na 12 dagen zag het resultaat er als volgt uit:

#	CN	Contestant	Team	Glider	Total
1	MD	Matkowski & Kawa	Poland	ASG 32 Mi	10,600
2	66	Jones & Coppin	United Kingdom	Arcus T	10,335
3	AM	Sorri & Lehto	Finland	Arcus M	10,211
10	F2	Emmanuelidis & Jeanmotte	Belgium	ASG 32 Mi	9,426

Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb

27 juli 2018- 4 augustus 2018 - Duitsland



Links het podium van de 18 meter klasse (foto Peter Selinger) en rechts het deelnemersveld (foto E. Zumbrink)

18-Meter na 7 wedstrijddagen:

#	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1	F2	Tijl Schmelzer	LSV Viersen/KöAC Keiheuvel	ASG 29	6,087
2	2W	Martin Wirsch	SFG Singen	Ventus 2cT	5,256
3	33	Tobias Diebold	FSV Herrenberg e.V.	Ventus 2cT	5,125
4	2T	Thomas Wolf	SFZ Königsdorf	ASG 29E	5,077
5	FM	Markus Schweizer	LSV Schwarzwald	Ventus c	4,947
5	RK	Krumm Ewald	FSV Mössingen	Ventus 2cxT	4,947
7	KI	Ernst Hoch	FSV Mössingen	Ventus 2cT	4,919
8	2Y	Bert Schmelzer	LSV Viersen/KöAC Keiheuvel	Ventus 2xT	4,818
9	59	Fredy Zulliger	SG Basel Fricktal	ASG 29E	4,793
10	7D	Frank Jankowski-Zumbrink	LSV Wiedenbrück e.V.	Ventus 2cxT	4,764
10	LH	Peter Scheyer	LSV Gersthofen	Ventus 2xM	4,764

EBBT INFERN



NIEUWS UIT BRASSCHAAT

Liefste (vlieg)vrienden en sympathisanten,

Het nieuws dat het zweefvliegseizoen in ons geliefde Brasschaat abrupt onderbroken is, heeft zich ondertussen verspreid als een lopend vuurtje. Wij blijven echter niet in zak en as zitten!

Noteer en reserveer daarom **zaterdag 29 september 2018** (en voor de veiligheid ook zondag) voor een geweldig eindeseizoensfeest zoals we dat te EBBT kunnen.

Naast dorstjes zullen jullie ook hongertjes kunnen blussen.

À volonté pizza voorzien door Nomadé pizzeria: Volwassenen 20 euro (inclusief 2 consumpties)
Kinderen 12 euro (geen consumpties inbegrepen)

Het correcte bedrag dient vooraf te worden overgeschreven naar: BE42 1468 0767 2154 - LAMBERT LEEN
Mededeling: 'Pizza Inferno (voornaam + achternaam) ... volwassenen ... kinderen'

De inschrijvingen sluiten zondagavond 23/09/2018 om 24u. Uw inschrijving is geldig vanaf uw betaling ontvangen is!
Indien u last minute overschrijft, gelieve een betalingsbewijs voor te kunnen leggen.
De avond zelf werken we met identificatiebandjes, deze kan u samen met uw consumptiebonnetjes verkrijgen aan de kassa.

Wij verlangen vurig naar een talrijke opkomst.

Stay tuned & spread the word,

Team EBBT Inferno

44^{ste} International Bailleau 2018 & 21^{ste} Amicale

De wedstrijd vond tussen 31 juli en 10 augustus 2018 plaats. Er werden drie klassementen opgemaakt. In twee ervan traden Belgen en leden van onze federatie aan. Van de elf wedstrijddagen werden er negen gebruikt. Eén proef moest geannuleerd worden.

Het resultaat Long Flights na proef 9

Van de achtentwintig deelnemers kwamen er vier piloten/bemanningen uit België.

#	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1	XS	Sjoerd Van Empelen	GeZC	Nimbus-4m-850kg	7,476
2	XXL	Jeroen Oostendorp	Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen	ASW22-bl-850kg	7,361
3	CHM	Henry & Vareille	CVVC Chartres	Arcus-750kg	7,339
20	V8	Pieraerts & D'Ursel	BVGC	Arcus-750kg	5,243
21	2AS	Dresse & Leduc	ACRA	Arcus-t-750kg	5,140
22	Z9	Lemineur & Hanssens	ACRA	Arcus-t-750Kg	5,138
24	HE	Walter Geenen	Kempische Aeroclub	Ventus-2cm-18m	4,834



Long flight

Het resultaat Speed Race na negen proeven waarvan er een geannuleerd werd.



Speed race



In de Amicale waren er slechts zes deelnemers. Onder hen geen enkele landgenoot.

Speed race

Hier namen zesendertig piloten deel. Onder hen dertien vliegtuigen men een Belg c.q. een Belgische bemanning er in. Keiheuvel en Albatros waren flink vertegenwoordigd en dat vertaalde zich in de resultaten.

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1		TP	Pieter Daems	Kon. AeroClub Keiheuvel	Discus-2b-15m	6,990
2	1	BEN	Patrick Van Breemen-Schneider	Friese Aero Club	DG300-wl	6,817
3	1	FB	Frederic De Groot	Bzc	Libelle-std	6,735
4	2	XL	Evens & Mertens	Albatros	Duo-Discus-xlt	6,726
7	1	CG	Christophe Laenen	Albatros	LS1-f	6,470
11	1	ZY	Evens & Heylen	Albatros	Nimbus-4d-820kg	6,304
15	8	T2	Rik Vanden Boer	Albatros	LS8-15m	6,098
18	2	MH	Stijn Vanden Boer	Albatros	LS8-15m	5,751
23	2	JP	Tom Van Den Eynde	Kon. ACK	LS6-15m	5,226
26		LE	Geert De Palmenaar	VZP	Ventus-15m	5,012
27		2W	Luc Van Camp	Kempische Aeroclub	Discus-2ct-15m	4,644
29		ED	Emiel De Wachter	ACK (Keiheuvel) Belgique	LS8-15m	4,343
35		3KC	Geert Callewaert	Albatros	Discus-2ct-18m	3,407
36		R1	Jan Gillegot-Vergauwen	Albatros Zweefliegclub	LS8-15m	1,671

Gedetailleerde uitslagen en gegevens over de proeven zijn terug te vinden op www.soaringspot.com

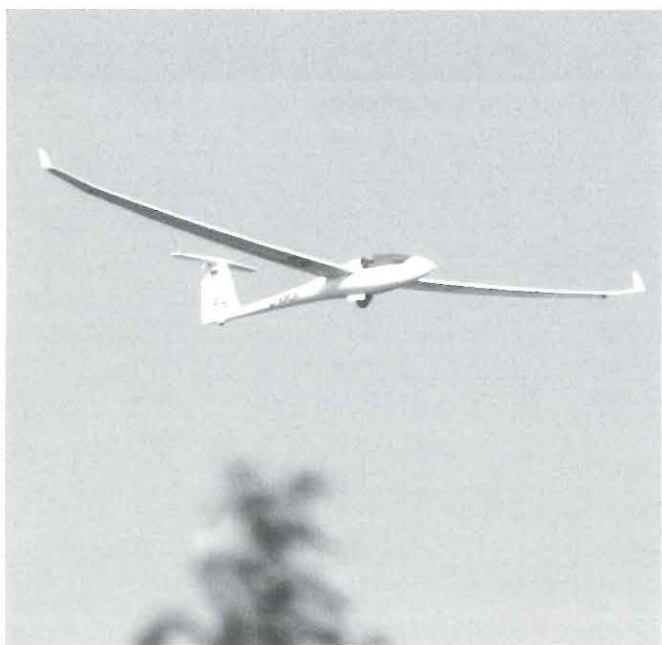
Driedaagse van de Wouw

Tijdens het pinksterweekend vond onze traditionele driedaagse plaats en de weergoden hebben ons redelijk wisselvallig weer voorgeschoteld. Al van een viertal dagen voor het begin van de wedstrijd hield ik de weersvoorspellingen in het oog. De voorspellingen veranderden elke dag ...



Zaterdagmorgen stonden vele piloten vroeg klaar om te gaan vliegen, maar het weer bleek niet zo denderend rond de middag. De bewolking belette de zon van door te breken en zo werd de eerste start uitgesteld van 12u naar 13u en uiteindelijk zelfs tot 14u. Toen ik opsteeg, dacht ik dat een duurvvlucht waarschijnlijk de enige mogelijkheid zou worden om te winnen. Theo, die net voor mij vertrokken was, vloog al meer rechtdoor dan dat hij in potentiële thermiek draaide. Ik steeg op met een klein hartje, maar toen ik ontkoppelde bleek de thermiek toch redelijk goed te stijgen met een werkbaar plafond van net geen 1000m. De andere piloten bleven ook allemaal boven, dus misschien toch maar overland gaan ... ?

Wolkje na wolkje probeerde ik toch zolang mogelijk lokaal te blijven terwijl ik koers zette richting St-Truiden en Hasselt. Mijn vertrouwen in de thermiek groeide bij elke pomp. Met de beker Marc Ruymen in het achterhoofd, besloot ik zo ver mogelijk naar het noordoosten te vliegen en uiteraard terug te komen. Vanaf Hasselt begon de vlucht makkelijker te worden, vermits er in Kiewit ook een wedstrijd plaats vond (zoals elk jaar bij Pinksteren).



Dat wil zeggen dat er veel zwevers in de lucht hangen en het toeval bleek dat ze ook allemaal naar het noordoosten aan het vliegen waren. Dat maakt overlandvliegen natuurlijk een stuk aangenamer wanneer er onderweg regelmatig andere zwevers de thermiek aanduiden. Na Nederland doorkruist te hebben kwam ik in de buurt van de Rijn. Jammer genoeg hield het mooie weer op bij het vliegveld van KampLintfort, ongeveer 140 kilometer van Goetsenhoven. Misschien maar best, want het begon al laat te worden en ik moest natuurlijk terug geraken voor het kippenfeestje. Op de terugweg kwam ik aanzienlijk minder zwevers tegen, maar ik kan niet zeggen dat ik veel problemen heb gehad. Terug aangekomen in Hasselt kon ik nog eens plafond pakken tot 1200m. Om een paar kilometers extra te kunnen scoren, ben ik nog eens richting Keiheuvel gevlogen. Daar was het weer beduidend slechter en het schol niet veel of ik had mijn eigen vastgevlogen ... De wolkenlaag was er dikker en ook quasi 8/8ste, weinig zon dus. De rookpluim van het fabriek van Tessengerlo heeft mij gered en bracht mij terug in de lokale kegel van Goetsenhoven. Ik was absoluut voldaan van mijn vlucht en had een sterk vermoeden dat dit de beste vlucht van de dag zou zijn, maar dat is altijd een beetje bang afwachten.



De club was goed vertegenwoordigd op het kippenfeestje en natuurlijk smaakt zo een maaltijd eens zo goed na een lange vlucht. Zondagmorgen werd op de briefing onweer voorspeld naar de avond toe. Toch stonden de hardcore overlandvliegers weer allemaal klaar om hun best te doen. Blauwe thermiek en laag plafond maakten het ons niet gemakkelijk om te starten. Tien minuten na de start heb ik zelfs mijn wiel terug uitgedaan voor de landing, maar het laatste nippertje kwam er toch nog een thermiekbelletje los. Na veel gesukkel en twee pogingen zijn Sebastien en ik tot in Hasselt geraakt, maar we zagen het onweer ons tegemoet komen vanuit het oosten. Vermits dat de thermiek toch niet zo sterk was, hebben we gekozen om tijdig terug te keren en af te bouwen. Theo heeft die dag toch nog 165km bij elkaar gevlogen.

Maandag werd er onweer voorspeld al van de vroege namiddag... Andre was de enige moedige ziel die toch overland is durven gaan. Hij vloog toch tot Ciney in het zuiden en St-Truiden, goed voor 146km. Theo en ik hebben nog eens met een ASK-23 gevlogen tussen de onweders door, wat een paar mooie foto's opleverde.

Al bij al weer een geslaagde editie van onze clubwedstrijd.

Bart Huygen

Allerhande weetjes

Goetsenhoven

Op 16 juni vond op het vliegveld van Goetsenhoven de eerste vliegtuigwijding plaats. Het was Pater Sylvester Mpia Bokoma die het ritueel voltooide. Het ganse vliegende echelon van de Wouw stond hem langs de piste op te wachten.



Keiheuvel

Op maandag 16 juli vernamen we vanuit Keiheuvel dat het vliegveld daar voor minstens 7 dagen dicht ging. Reden de uitzonderlijke droogte en het daarbij horende brandgevaar.

De derde manche van de Beker van Vlaanderen ging niet door.

Brasschaat

Op woensdagochtend 18 juli brak er op het vliegveld brand uit. De brandweer rukte massaal uit om te beletten dat het vuur naar het omliggende bosrijke militaire domein zou overslaan en kreeg het vuur snel onder controle. De loods met zweefvliegtuigen deelde



het ergst in de klappen. De andere loods leed veel rook- en waterschade. Niemand raakte gewond, maar twee Astirs, drie Twin Astirs, een LS7, de Pawnee, de Falke, de startwagen en de valschermen, . . . bleven in de brand. Twee Ka8's die helemaal achteraan in de loods stonden, een Ka8 die zich in het werkhuis bevond en een Janus C (die toen het ongeluk toesloeg op zomerkamp in Spanje was) ontsprongen de dans. De oorzaak van de brand: vermoedelijk een voertuig dat in de loods vuur vatte.



El Calafate Argentinië

Bij de FAI werden de volgende recordclaims ingediend:
Class D (Glider) **wereldrecord:**

Claim number : 18679
Sub-class : DO / Open Class Gliders
Category : General
Group : Not applicable
Type of record : Absolute altitude
Course/location : El Calafate (Argentina)
Performance : 18 492 m
Members : James M. Payne (USA), Morgan Sandercock (USA)
Glider : Perlan 2 / Airbus
Date : 26.08.2018
Current record : 15 902 m (03.09.2017)

en

Class D (Glider) **Zuid-Amerikaans record:**

Claim number : 18680
Sub-class : DO / Open Class Gliders
Category : General
Group : Not applicable
Type of record : Absolute altitude
Course/location : El Calafate (Argentina)
Performance : 18 492 m
Members : James M. Payne (USA), Morgan Sandercock (USA)
Glider : Perlan 2 / Airbus
Date : 26.08.2018
Current record : 15 902 m (03.09.2017)

Zweefvliegtuignieuws

Akaflieg Stuttgart

Hier wordt er ijverig verdergewerkt aan de fs35, een tweezits-TMG. De "ruwbouw" van vleugels en romp wordt nu uitgerust met stuurstangen, binnenuitrusting, kap e.d. De motor heeft een revisie gekregen en wordt uitgerust met nieuwe elektronica.



Ook de instrumentering wordt aangepakt. Een middenconsole werd gebouwd, versterkingen in de romp voor een "leerlingen-proof" onderstel, een koolstofvezelraam voor de cockpitkap, een benzinetank en vulsysteem, enz. Alles duurt blijkbaar wel wat langer dan gepland...

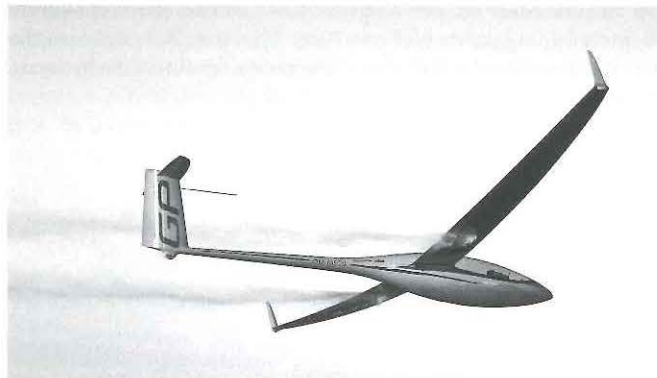
Glasfaser-Flugzeug-Service GmbH - Hansjörg Streifeneder

Hier worden de proefvluchten verdergezet met de elektroversie van de Standaard Libelle. Er waren wat problemen met de temperatuur van de controle-eenheid die veel te hoog opliep, hetgeen blijkbaar niet op te lossen viel door het aanpassen van de parameters. Uiteindelijk werd er gekozen voor een volledig nieuwe controle-eenheid. De veranderde afmetingen en het hogere gewicht ervan hebben echter wijzigingen vereist in de motorbehuizing. Deze zijn nu uitgevoerd (augustus 2018) en de proefvluchten worden eerstdaags hernomen.



Anderzijds heeft Streifeneder ook een Technische Mededeling uitgegeven i.v.m. het lierhaaksysteem van de Glasflügel zweefvliegtuigen. Deze Tosthaken hebben namelijk geen ring rond de haak, er worden wel twee zijdelingse platen op de romp gemonteerd, die de ring in de as van de haak moeten houden. Enerzijds is er voor dit systeem een specifieke ring voorgeschreven i.p.v. de klassieke Tostring. Anderzijds moet ook de bevestiging van en de afstand tussen de platen precies kloppen. En daar knelt blijkbaar vaak het schoentje: in de loop van de jaren zijn er soms vervormingen ontstaan, werden de platen verkeerd ingebouwd of werden niet-originele platen gebruikt. Daarom een verplichte controle en eventuele herstelling.

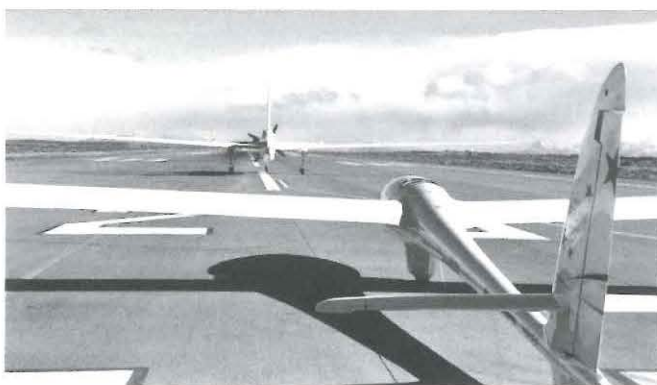
GP Gliders



De GP-15E JETA, een 15 meter renklasser met wegklapbare elektrische motor, heeft op 15 mei voor het eerst het luchtruim gekozen. Kort daarop ontving het de Sloveense type-goedkeuring als ULV. De regelgeving aldaar lijkt wel een pak ruimer dan in andere landen, aangezien deze éénzitter daar blijkbaar een maximaal vlieggewicht van 525 kg zou mogen bezitten (in de meeste Europese landen is dat 300 kg – of 315 kg met integrale reddingsparachute). In de technische gegevenslijst voorziet GP een maximaal vlieggewicht van 465 kg voor de zweeverversie, 285 voor de ULV-versie. Met de 25 kW motor en een batterij-set van 4 kWh wordt een stijgsnelheid van ongeveer 4 m/s verwacht. Met die 4 kWh kan men als zelfstarter theoretisch tot op 2500 m stijgen. Er worden echter ook packs van 2 kWh voor wedstrijden en 8,1 kWh voor maximale reikwijdte voorzien.

Perlan Project

Het Perlan project mag dan voor de zweefvliegers vooral handelen over recordpogingen qua hoogtevluichten, toch is het zwaartepunt van het project verschoven naar het wetenschappelijk onderzoek over stratosferische golven, zeker nu Airbus het programma sponsort. En daar knelt het schoentje: deze stratosferische golven zijn niet steeds aanwezig als er troposferische golven staan. Het is dus niet evident om van de lagere in de hogere door te dringen. In twee jaar tijd is dat voor het Perlan-project nog maar één maal voorgekomen, met een wereldrecord als gevolg.



Maar hoe geraakt een zwever in de stratosfeer, als er geen golf staat in de troposfeer eronder? Met een stratosferisch sleepvliegtuig, natuurlijk! En waar vind je zoiets? Grob heeft ooit een vijftal turboproptoeinstellen gebouwd voor stratosferisch onderzoek en militaire verkenning: de G-520 Egrett met 33 m spanwijdte voor 4 700 kg maximaal vlieggewicht. En de Perlan-ploeg heeft nu zo'n toestel laten uitrusten met een sleephaak. Een eerste proefvlucht

werd uitgevoerd in de VS met een Twin Astir. Nu staat de Egrett paraat in El Calafate. Er werden reeds een paar sleepvluchten met de Perlan II uitgevoerd, waaronder één tot FL440 in 45 minuten. En nu wachten op de stratosferische golf die de Perlan naar FL900 kan brengen...

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Hier zijn er twee nieuwe toestellen op komst: eerste en vooral een B-versie van de ASK 21. Deze klassieker onder de scholingstweezitters blijft aerodynamisch onveranderd, maar wordt grondig gemoderniseerd. Zo komen er (eindelijk!) automatische roeraansluitingen voor rolroeren en remkleppen, zeker het belangrijkste aspect qua veiligheid. Ook werden de aanhechtpunten voor de gordels aangepast aan de nieuwste normen en werd de cockpit inzake veiligheid verbeterd. De rugleuningen worden eenvoudig verstelbaar en het instelbereik van het voetenstuur vergroot. En de trimballast voor het uitvoeren van tolvluchten is voortaan in het kielvlak geïntegreerd i.p.v. extern gemonteerd.



Door het verleggen naar achteren van het achterste instrumentenbord wordt er meer plaats geboden aan de voorste piloot. De knuppels werden voor beide zitplaatsen naar voren verplaatst, wat opnieuw voor grotere piloten voordelen biedt. Het afwerpsysteem van de voorste kap krijgt een trekhendel i.p.v. het moeilijk te bedienen draaisysteem. Het achterste instrumentenbord biedt een betere zichtbaarheid en meer plaats voor de knieën, en er zijn handgrepen om het in- en uitstijgen te vergemakkelijken.



De zitkussens zijn energie-absorberend. Het grote hoofd wiel van de Mi is nu standaard op alle uitvoeringen, het remsysteem is verbeterd. Ook de rolsnelheid is verbeterd, wat vooral bij kunstvlucht interessant is. Er zijn nog een hele reeks detailverbeteringen.

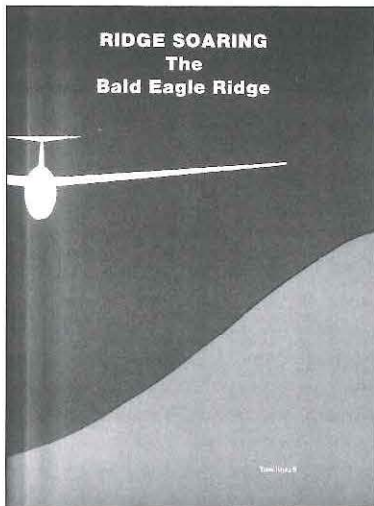
Het andere nieuws is de ontwikkeling van een totaal nieuw toestel voor de 15- en 18-meterklasse, AS 33 genaamd. Met de pensionering van Martin Heide heeft Schleicher blijkbaar besloten om de "ingenieursletter" uit de benaming te schrappen. Geen ASG (Greiner) meer, dus. De huidige 15/18m klasser ASG-29 is al 13 jaar oud en was slechts een variatie van de renklasser ASW-27 uit 1995. Ondertussen zijn er heel wat verbeteringen mogelijk, in het bijzonder bij de romp/vleugelovergangen en de vleugeltippen. Die zullen in de AS 33 geïmplementeerd worden, samen met de allernieuwste vleugelprofielen. Wanneer een prototype vliegklaar is, staat nog niet vast.

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's

Het hoekje van de boekenvreter

Ben je het vlaklandvliegen en het "klassieke" bergvliegen beu? Keer dan eens terug naar de eerste vorm van het zweefvliegen: het hellingvliegen. Natuurlijk kan je in de bergen hier en daar een helling volgen, of je kan 's winters langs de duinen gaan vliegen in Nederland. Maar een echt lange helling afvliegen, daarvoor moet je in het Alleghenygebergte zijn, een deel van de Appalachen, en meer bepaald langs de Bald Eagle Ridge, een 800 km lange helling die quasi ononderbroken loopt van Pennsylvania tot Tennessee. Maar opgelet, vaak ligt de kam maar een driehonderdtal meter boven de valleibodem. Echt "ridge runnen" vergt dan ook een constante en vrij krachtige wind die nagenoeg loodrecht op de hellinglijn blaast.

Hier vestigde Karl Striedieck ooit een heen-en-terug wereldrecord met een Ka-8! Zijn privé-vliegveld, Eagle Field, ligt boven op de helling, en om zijn vlucht te beginnen werd hij destijds met een jeep door zijn vrouw in de lucht gesleept. Nu kan hij er ook lieren.



Tom KNAUFF, een van de bekendste instructeurs van de V.S. en ook meervoudig recordhouder in dit gebergte (o.a. met een vlucht langer dan 1 000 mijl), vliegt vanuit Julian, aan de voet van de "ridge", en biedt de mogelijkheid aan de amateurs om van daaruit de helling te verkennen. Om de beginnende "ridge runner" een grondige inleiding te geven over de merkwaardigheden van Bald Eagle Ridge, schreef Knauff

een boekje, dat regelmatig geüpdatet en heruitgegeven wordt: *Ridge Soaring the Bald Eagle Ridge*, Knauff & Grove Soaring Supplies, Julian, Pa, 5de uitgave 2003, ringmap, 68 blz. 21,5 x 28 cm, talrijke z/w schema's en kaarten.

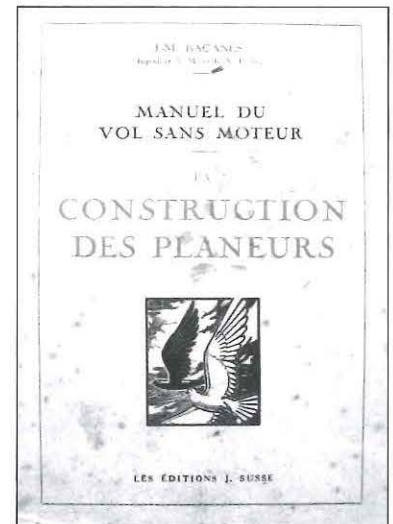
Het boek begint met een algemene beschrijving van de helling en de knelpunten ervan. Vervolgens krijgen we een fijne analyse van de ideale "hellingwind" en de valstrikken die schuilen in de knikken en onderbrekingen van de hellinglijn. De verschillende methodes van het vliegen langs de "ridge" worden ook besproken, want naast het pure hellingvliegen komen er soms ook thermiek en golf bij te pas. Een belangrijk hoofdstuk is gewijd aan de verkeersregels langs de helling, met één item dat voor de Alpenvlieger zeker bizar lijkt: inhalen doe je hier aan de kant van de helling, niet aan de kant van de vallei!

Het tweede deel van het boekje bespreekt de mogelijk vluchten, van de 50 km tot de 1 000 km. Daarbij worden de bekende knelpunten besproken, meestal onderbrekingen (Altoona Gap, Bedford Gap, Tazwell Gap...) of knikken (Jesse's Knob...), waarbij de verschillende opties om ze te overbruggen beschreven worden. Standaard proeven worden eveneens voorgesteld: snelheidsdriehoek 300 km, 500 km, 750 km, zigzagvlucht 500 en 1 000 km...

Kortom, onmisbare lectuur voor wie zich geroepen voelt om eens "anders" te gaan zweven.

In een vorige aflevering betreurde de boekenvreter dat er in een boekje over onderhoud en herstelling van houten zweefvliegtuigen een hoofdstukje ontbrak over het vastnaaien ("lardenen") van het doek, een techniek die veel gebruikt werd om te vermijden dat het gespannen doek losscheurt van de holle delen van de vleugel. Ze komt bij sommige vliegtuigen ook voor op de bolle bovenkant van de vleugel, waar de onderdruk hetzelfde effect kan hebben. Bij Hans Jacobs' "Werstattpraxis" wordt dit slechts kort vermeld.

Wie iets meer details wenst over het lardenen, kan terecht bij J.-M. BACANES, *La Construction des Planeurs*, Les Editions J. Susse, Paris, 1946, slappe kaft, 155 blz 14,5 x 21 cm, talrijke z/w tekeningen en foto's. Natuurlijk is de inhoud veel ruimer dan dit! We vinden eerst een bespreking van de materialen (hout, staal, lichte legeringen - natuurlijk geen kunststoffen in 1946!), hun verwerkingstechnieken (verzagen en kleven van hout, lassen van staal, splitsen van kabels, ...), de bouw van de onderdelen van een zwever (ribben, liggers, torsieneus, remkleppen, spanten en gordingen...), de montage (toen nog vaak met spandraden en stijlen), het aanbrengen, kleven en opspannen van doek, de afwerking met vernis of lak.



Je moet bedenken dat een zweefclub in die tijd meestal zelf de toestellen bouwde, en ze in elk geval onderhield en herstelde. Geen DGLV-controle, je nam als zweefvlieger zelf de volledige verantwoordelijkheid voor de luchtwaardigheid van het materieel. Een dergelijk boek was dus onmisbaar om een minimum aan technische informatie te geven aan de leden die niet beroepshalve technisch opgeleid waren. Nu is dit nog een leuk hebbeding met een historische waarde. Veel van de technieken zijn voor de moderne hersteller achterhaald. Maar hier en daar kan de oldtimerfreak nog iets opsteken!

Stéphane Vander Veken



KBAC Sportcommissie en brevetten

VERSLAG van de vergadering van 20 juni 2018

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, J. Servais, G. Van Pee, P. Pauwels, M. Dobbelaere, E. Leurs

Verontschuldigd:

J.P. Awouters, L. Marenne

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 2018-03-28

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Records:

Zweefvliegen:

Aanmelding van Belgisch record:

Bert Jr. Schmelzer 28-04-2018, Free 3 Turnpoint
Distance 1.442,40 km + 1250 km FAI-badge

3. Reglementen van wedstrijden 2018:

Ballonvaart

Challenge Limburg 2018 21-22 april 2018

Zweefvliegen

Kempen Cup 10-13 mei 2018

Kiewit Cup 19-21 mei 2018

OBN 2018 19-27 mei 2018

4. Resultaten

Ballonvaart

Challenge Limburg 2018

Zweefvliegen

Kempen Cup

OBN 2018

5. Homologatie van prestaties

- Zweefvliegen: Alle dossiers werden aanvaard.

6. Allerlei:

Herziening formulier voor indienen brevetten zweefvliegen: het project uitgewerkt door Eline Leurs werd aanvaard mits een paar kleine aanpassingen. Aanvragen kunnen voortaan elektronisch ingediend worden. Er wordt wel geopteerd om eerst toch wat ervaring op te doen en ook nog papieren aanvragen toe te laten.

7. Planning vergaderingen 2018:

Woensdag 21 november om 18u30 u.

Omstreeks 20.00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS, Voorzitter

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst
DE MAN Bram 1982

1.2. 5uren duurvlicht:
DE MAN Bram 1982

1.3. 50 km afstandsvlucht:
BROUX Jan 1960

DE MAN Bram 1982

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:
DE MAN Bram 1982

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:

/

2.2. 300 km afstandsvlucht:
NUYTS Jörgen 1975

2.3. Bekomen het gouden kenteken:
/

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:

/

3.2. 300 km doelvlicht:
NUYTS Jörgen 1975

3.3. 500 km afstandsvlucht

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:

/

4. FAI afstandsbrevet

4.1 750 km:

4.2. FAI-1000 km diploma:

/

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam? Kan je van koffie positief testen? Mag een sporter neusdruppels gebruiken? Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN: 02/553 35 20 of kijk op www.dopinglijn.be

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag. **Wie sport, moet weten waar de lijn ligt!**

LVZC FOTOWEDSTRIJD 2018

DEELNEMERS

Iedereen die lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs mag deelnemen aan de fotowedstrijd.

ONDERWERP

Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn. De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

INZENDING

DIGITALE FOTO'S

Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden voor 15 januari 2018 op volgend adres: fotowedstrijd@lvzc.be. Een afdruk is niet nodig.

Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale resolutie van 2.048 bij 1.536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel). Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.

BEOORDELING

De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury. De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd. De winnaars worden in januari 2018 persoonlijk verwittigd.

INFORMATIE

Elke foto dient vergezeld te zijn van titel, plaats en datum van opname, naam, adres, telefoonnummer, naam van je club.

AUTEURSRECHT

De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking.

Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen. Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website.

Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement.

Over de beslissing van de jury kan niet gecommuni- ceerd worden.

